



Hannu Ranta

Esteettömyyden saavutettavuudesta?

Mikrohavainnointia Lohjan katutiloista kokemusympäristöinä

Diplomityö, joka on jätetty opinnäytteenä tarkastettavaksi
diplomi-insinöörin tutkintoa varten.

Espoossa 15.11.2017

Valvoja ja ohjaaja: Professori Raine Mäntysalo

Tekijä	Hannu Ranta		
Työn nimi	Esteettömyyden saavutettavuudesta? Mikrohavainnointia Lohjan katutiloista kokemusympäristöinä		
Koulutusohjelma	Kiinteistötalous		
Pääaine	Maankäytön suunnittelu ja kaupunkitutkimus	Koodi	ENG3038
Työn valvoja	Professori Raine Mäntysalo		
Työn ohjaaja(t)	Professori Raine Mäntysalo		
Päivämäärä	15.11.2017	Sivumäärä	169 + 13
		Kieli	suomi

Tiivistelmä

Tämän tutkielman tavoitteena on ollut empiirisin havainnoinnin keinoin tunnistaa fyysisen esteettömyyden toteutumiseen liittyviä laadullisia ongelmia tai epäjohtonmukaisuuksia kaupungin katutilassa sekä selkiinnyttää katutilan fyysisen esteettömyyden käsitettä kaupunkisuunnittelun ja jalankulun näkökulmista. Tutkimusaineiston muodostaa tutkimuksen kohdealueelta kuvattu lähes 10000 otoksen digikuvahavainnointiaineisto.

Kaupunkisuunnittelulla tarkoitetaan tässä tutkielmassa koko sitä kunnalliseen itsehallintoon perustuvaa suunnittelu- valvonta- hoito-, kunnossapito- ja toteutusprosessien edellyttämää kokonaisuutta, jolla ohjataan kaikkea rakentamiseen tai olemassa olevaan infrastruktuuriin ja maankäyttöön liittyviä muutoksia tai toteutusta kaupungin alueella.

Jalankulun fyysistä esteettömyyttä voivat haitata tai rajoittaa esteettömyyden kannalta puutteellisesti tai virheellisesti toteutetut tai ikääntyneet tekniset tai rakenteelliset ratkaisut jalankulkijoiden liikkumisympäristössä. Näiden ratkaisujen korjaaminen edellyttää liikkumisympäristön säännöllistä valvontaa ja haittojen tai häiriöiden sekä puutteiden tunnistamista. Olemassa oleva turvallisuuden- ja esteettömyyden arvioinnin ohjeistus on apuna ympäristöä kehitettäessä.

Vakavimpien esteettömyyttä haittaavien tekijöiden syntyminen on tutkielman yhteydessä tunnistettu aiheutuvan institutionaalisiksi tulkittavista ongelmista. Tällaiset ongelmat syntyvät tai saavat alkunsa oletettavasti kunnallisin päätöksin tai valinnoin. Niiden syntytapaa ei ole varmistettu.

Institutionaalisiksi jalankulun esteettömyyden toteutumista haittaaviksi tekijöiksi on tunnistettu jalkakäytävälle osoitettu pysäköinti, epäjatkuvat jalankulkureitit, luvaton pyöräily jalkakäytävillä, pyöräilyn ja jalankulun yhdistäminen samaan kapeaan väylään sekä yksityisautoilun ja läpiajoliikenteen sujuvuuden kohtuuton suosiminen. Institutionaalisten esteettömyysongelmien syntyä voi verrata syöpään, jonka erottuvat oireet vaikuttavat lieviltä ja ovat vaikeasti tautiin yhdistettävissä, mutta joka tultuaan tunnistetuksi voi edellyttää rankkoja hoitoja parantuaakseen.

Fyysisen esteettömyyden toteuttamisessa ei ole kyse esteistä tai niiden poistamisen vaatimista kustannuksista vaan liikkumisen yhdenvertaisen turvallisuuden toteutumisesta ja yhdenvertaisten liikkumismahdollisuuksien luomisesta kaikille, asenteista.

Esteettömyyden yhdenvertaista toteuttamista edellyttävät ja tukevat kansainväliset sopimukset sekä voimassa oleva lainsäädäntö.

Avainsanat Esteettömyys, havainnointi, institutionaalinen, rakenteellinen, tarjous, yhdenvertaisuus



Author	Hannu Ranta	
Title of thesis	Accessing accessibility? - Micro-observations of the street spaces of the city of Lohja as perceptual environments	
Degree programme	Real Estate Economics	
Major	Land-use planning and urban studies	Code ENG3038
Thesis supervisor	Professor Raine Mäntysalo	
Thesis advisor	Professor Raine Mäntysalo	
Date 15.11.2017	Number of pages 169+13	Language Finnish

Abstract

The aim of this thesis was to empirically recognize the qualitative problems or inconsistencies associated with the realization of physical accessibility in the city's street space and to clarify the concept of physical accessibility of street space from the point of view of urban planning and pedestrians. The research material consists of digital imaging data of nearly 10000 samples from the study area.

Urban planning means in this thesis the whole set of municipal autonomy-based planning control, maintenance and implementation processes that will control everything from the construction or the existing infrastructure to land use changes or implementation in the city.

Physical accessibility of the pedestrian can be hampered or limited by incomplete or incorrectly implemented or aging technical or structural solutions in the pedestrian mobility environment. Improving these solutions requires regular monitoring of the mobility environment and identification of disadvantages or disruptions and deficiencies. Existing guidance on safety and accessibility assessment helps to develop the environment.

The emergence of the most serious obstacles to accessibility has been identified in the thesis as being caused by institutional problems. Such problems arise or are likely to arise from communal decisions or choices. Their origin has not been verified.

The following institutional obstacles to the accessibility of pedestrian accessibility have been identified: parking on sidewalks, lack of continuous pedestrian routes, unauthorized cycling on sidewalks, linking cycling and pedestrians to the same narrow route, and unreasonable favoring of driving and passing traffic. The emergence of institutional accessibility problems can be compared to cancer whose distinctive symptoms appear mild and are difficult to combine with the disease, but which, after it has been identified, may require severe operations to heal.

International agreements and existing legislation require and support equal access to accessibility.

Keywords Accessibility, affordance, equality, institutional, perception, structural

Sisällysluettelo

Tiivistelmä

Abstract

Sisällysluettelo

Lyhenteet

Määrittelyjä

1	JOHDANTO	1
1.1	Työn taustaa	1
1.2	Tutkimuksen tavoite ja tutkimusongelma	6
1.3	Tutkimusalue ja havainnointimenetelmä	9
1.4	Rajauksia	10
1.5	Tutkielman rakenne.....	16
2	NORMATIIVISTA JA TEOREETTISTA PERUSTAA	17
2.1	Esteettömyydestä ja sen edellytyksistä	17
2.2	YK:n yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista ja sopimuksen valinnainen pöytäkirja	18
2.3	Esteettömyysperiaate.....	19
2.4	Katualueesta	20
2.5	Normatiivisesta taustasta.....	22
	• 2.5.1 Taustaa kaupungeille	22
	• 2.5.2 Maankäyttö- ja rakennuslaki, MRL 132/1999	23
	• 2.5.3 Kiinteistönmuodostamislaki, KML 554/1995	25
	• 2.5.4 Kuntalaki, KuntaL 410/2015	25
	• 2.5.5 Järjestyslaki, 27.6.2003/612.....	26
	• 2.5.6 Maantielaki, MaanTL 503/2005	26
	• 2.5.7 Yksityistielaki, YksL 358/62	27
	• 2.5.8 Tieliikennelaki, TLL 267/81	27
	• 2.5.9 Kielilaki, 423/2003	27
	• 2.5.10 Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta, 669/1978	28
2.6	Kirjallisia lähtökohtia.....	29
	• 2.6.1 Yleistä	29

• 2.6.2	Lähtökohtina elämäntavat ja väestörakenne	30
• 2.6.3	Jane Jacobsin näkökulmia viihtyisyydestä	31
• 2.6.4	Käveltävyydestä.....	32
• 2.6.5	Visuaalistakin informaatiota kepin välityksellä.....	33
• 2.6.6	Kaavoitustoimen asiantuntijoista	33
• 2.6.7	Ohjeita, kartoituksia, opinnäytetöitä	34
• 2.6.8	Tunnistaako lähdekirjallisuus esteettömyyden?	35
3	KORTTELIKOHTAISTA TARKASTELUA.....	37
3.1	Yleistä	37
3.2	Tutkimusmenetelmän kuvaus.....	37
3.3	Linja-autoasema ja kauppakeskus, kortteli 221, Ahtsalmi.....	39
3.4	Anttilanpuisto/Puu-Anttila, kortteli 103, Anttila	57
3.5	Lohjantähti ja Kauppatori yhteyksineen, Anttila	63
3.6	Siedätystä vai harkittuja ja siedettyjä ratkaisuja? Yhteenvedoa korttelikohtaisista havainnoista	76
4	YKSITTÄISTEN TUTKIMUSHAVAINTOJEN ANTIA.....	81
4.1	Monkola, havaintoja kaupungintalon vinkkelistä	81
4.2	Jalkakäytävistä, suojateistä ja pyöräteiden jatkeista	86
4.3	Jalkakäytävillä pyöräilyä ym.	108
4.4	Liikenteenohjauksesta, opasteista ja viitoituksista.....	112
4.5	Keskustan raskaasta läpikulkuliikenteestä	115
4.6	Jakelu- ja huoltoliikenteen ongelmista	117
4.7	Pysäköinnistä ja pysäköintitavoista.....	120
4.8	Väliaikaisia liikennejärjestelyjä	128
4.9	Kaksikielisyys	132
4.10	Kävelykatukokeilu 4.-18. elokuuta 2017	135
4.11	Muita havaintoja.....	140
5	ANALYSOINTIA JA JOHTOPÄÄTELMIÄ	151
5.1	Mikrohavainnoinnin antia	151
5.2	Esteettömyyden toteutumisesta	152
5.3	Esteettömyyden toteutumattomuudesta	154

Lähteet

Liitteet

Lyhenteet

DfA-periaate	Design for All -periaate toteuttaa suunnittelua, jonka lopputuloksena toteutuu yhdenvertaisena kaikille siten, että suunnittelussa ja suunnittelun lopputuloksessa on otettu huomioon ihmisten erilaisuus, yhdenvertaisuus sosiaalisine näkökulmineen
KML	Kiinteistönmuodostamislaki, 554/1995
KuntaL	Kuntalaki, 410/2015
MaanTL	Maantielaki, 503/2005
MRA	Maankäyttö- ja rakennusasetus, 895/1999
MRL	Maankäyttö- ja rakennuslaki, 132/1999
PKS-kaupungit	Pääkaupunkiseudun kaupungit: Espoo, Helsinki, Kauniainen ja Vantaa
PLL	Paikallisliikenneliitto
THL	Terveysten ja hyvinvoinnin laitos
TLA	Tieliikenneasetus, 182/82
TLL	Tieliikennelaki, 267/81
YksL	Yksityistielaki, 358/62

Määrittelyjä

Ajorata

Ajoradalla tarkoitetaan tässä tutkielmassa tieliikennelain (TLL 267/1981) 2§ kohdan 2) mukaista *ajoneuvoliikenteelle tarkoitettua*, yhden tai useamman ajokaistan käsittävää tien tai kadun osaa pyörätietä lukuun ottamatta.

Fyysinen esteettömyys

Katualueiden fyysisellä esteettömyydellä, jota tässä tutkielmassa tarkastellaan kaupunkikeskustassa erityisesti jalankulkijan kannalta, ei ole olemassa vain yhtä määritelmää.

Tässä tutkielmassa julkisen tilan fyysisellä esteettömyydellä tarkoitetaan sitä subjektiivista kokemusta kaupunkien keskustojen lineaarisesta, selkeästi tunnistettavasta ja turvallisesti koettavasta, kynnyksettömästä ja tasaisesta kulkuyhteyden ominaisuudesta tai ominaisuuksista, joita edellytetään tilapäiseen, väliaikaiseen tai jatkuvaan liikkumiseen tarkoitettulta tai siihen olennaisesti liittyvältä pinnalta, rakenteelta, tuotteelta, palvelulta, toiminnolta, ympäristöltä tmv, jonka käyttö- ja hyödyntämismahdollisuus toteutuu ja on tarkoitettu toteutuvaksi yhdenvertaisesti ja turvallisesti kaikille, joille se on suunniteltu käyttöön luovutettavaksi tai joilla on siihen muutoin oikeus.

Fyysinen esteettömyys katutilassa toteutuu, kun se mahdollistaa yhdenvertaisesti turvalliseksi ja viihtyisäksi koettavat ja toteutuvat ennakoon suunnitellut tai suunnittelemattomat sekä tarjouman perusteella tunnistettavat liikkumis ja kohtaamismahdollisuudet kaikille jalankulkijoille.

Esteettömyys voi eri syistä häiriintyä tai sille voi aiheutua eri asteista haittaa, joka enimmäkseen estää liikkumisen jatkamisen ja edellyttää korvaavan tai vaihtoehtoisen reitin käyttöä. Kun reitti katkeaa eikä vaihtoehtoista tai korvaavaa esteetöntä yhteyttä ole, on häiriön haittaaste 100%. Haitta- tai häiriöasteen arvioimiseen tai vertailun mahdollistamiseksi ei tämän tutkielman yhdessä ole käytettäväksi tunnistettu arviointityökaluja tai -menetelmiä.

Katutilan fyysistä esteettömyyttä voi arvioida joko rakenteellisin tai toiminnallisin perustein, joihin aina liittyy turvallisen liikkumisen varmistaminen ja siinä onnistuminen. Esteettömyys on jalankulkijan kyvyistä, iästä, vammoista tai muista liikkumisen tai toiminnan rajoitteista riippumaton kokemus, jolle edellytykset luo yleisten alueiden rakenteiden, laitteiden, viitoitusten ja opasteiden siisteys ja hyvä kunto, joista huolehditaan ja joita ylläpidetään säännöllisesti.

Esteetön ympäristö on tilankäytön, suunnittelun, toteutuksen ja toteuttavan yhdyskunnan arvostusten muodostama synteesi, jota jalankulkijan ei tarvitse turvallisesti liikkuaan jatkuvasti tarkkailla, tulkita tai varoa. Kohtaamisiin, seisahduksiin ja ohittamisiin on asianmukaisesti hoidetuilla, viihtyisiksi koettavilla jalankulkureiteillä, jalkakäytävillä, käytettävistä apuvälineistä riippumatta riittävästi tilaa ja mahdollisuuksia ympäri vuoden sää- tai keliolosuhteista riippumatta.

Henkilöliikenne

Henkilöliikenteellä tarkoitetaan tässä tutkielmassa yksityisautoilua ja joukkoliikennettä.

Valtakunnallisesti henkilöliikenteen matkoista työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun liittyy noin neljännes. Erityisesti näillä matkoilla käytetään joukkoliikennettä. Kolme neljäsosaa työmatkasuoritteesta tehdään henkilöautoilla. Lisäksi tehdään ostos- ja asiointimatkoja sekä vapaa-ajan matkoja. Eniten matkustuskilometrejä syntyy vapaa-ajalla.

Jalankulkija

Jalankulkijalla tarkoitetaan tässä tutkielmassa tieliikennelain 2§ kohdan 11) mukaista jalan, suksilla, rullasuksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen kuljettajaa tai käyttäjää sekä polkupyörän tai ei käynnissä olevan mopon taluttajaa. Jalankulkija liikkuu yleensä kävellen.

Jalkakäytävä

Jalkakäytävällä tarkoitetaan tässä tutkielmassa tieliikennelain, TLL 267/1981, 2 §:n kohdan 7) mukaisesti *jalankulkijoille tarkoitettua* ajoradasta rakenteellisesti erotettua tai erillistä tien osaa tai erillistä tietä.

Julkinen liikenne

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaisesti julkinen liikenne jakautuu kulkuvälineen perusteella: linja-auto, juna, muu raideliikenne: raitiovaunu ja metro, taksi, lentoliikenne ja muu julkinen liikenne.

Kaupunkisuunnittelu

Kaupunkisuunnittelulla tarkoitetaan tässä tutkielmassa kaikkea sitä aikajänteestä riippumatta kunnan tekemää, teettämää, valvomaa tai ohjaamaa suunnittelua ja muuta toimintaa, joka voi olla luvanvaraista tai jolla on tai voi olla vaikutusta kaupunkikuvaan, yleisten alueiden käyttötarkoitukseen, laajuuteen, sisältöön, laatuun, toteutukseen/rakentamiseen, kunnallistekniikkaan, kunnossa- ja puhtaanapitoon, jätehuoltoon, hoitoon tai muuhun vastaavaan. Käsite kattaa kunnan maapolitiikan, yleis- ja asemakaavasuunnittelun lisäksi mm. liikennesuunnittelun, katusuunnitelmat, kaikki erilaiset rakentamiseen liittyvät täydentävät selvitykset, tarkastelut, luvat ja sopimukset sekä arkistot. Kaupunkisuunnittelulla tarkoitetaan tässä tutkielmassa sitä suunnitteluprosessia, jolla ohjataan kaikkea rakentamiseen tai olemassa olevaan infrastruktuuriin ja maankäyttöön liittyvää toteutusta tai muutoksia.

Määrittelyä on mahdotonta saada kattavaksi ilman lisäystä, että määritelmä kattaa kaiken kunnan hallinnollisella tai omistamallaan alueella tehtävän ympäristöön liittyvän, vaikuttavan tai ympäristön muokkaamiseen vaikuttavan tai muokkaamista edellyttävän arvioinnin ja suunnittelun riippumatta siitä, miten tai miksi toiminta nimetään.

Määrittely on tarkoituksellisesti toiminnan holistista kokonaisuutta ja kunnan alueellaan rajoittamatonta vastuuta sekä valtaa kaupunkisuunnittelussa korostava. Kaupunkisuunnittelu ei kuitenkaan tässä tutkielmassa käytetyn määrittelyn mukaisessa laajuudessa tutkielman yhteydessä tehtyjen havaintojen perusteella tuota kokonaisuuksia kattavia tai synnyttäviä arvoita tai suunnitteluketjuja, vaan osaoptimoituja ratkaisuja. Osaoptimoiduilla ratkaisuilla ei välttämättä saavuteta niitä hyötyjä tai etuja, joita kaupunkisuunnittelulta tai järjestelmiä koskevalta suunnittelulta yleensä tulisi voida edellyttää.

Tässä tutkielmassa käytettävän kaupunkisuunnittelukäsitteen määrittelyn osalta synonyymina voisi olla kaupunkikehittäminen, joka kuitenkin sisältää erilaisia painotuksia. Elinkaarinakökulman huomioimista kaupunkikehittämisessä väitöskirjassaan tutkinut Miro Ristimäki on huolestunut osaoptimoinnin vaikutuksista lopputulokseen. Kaupunkisuunnittelu tässä tutkielmassa esitetyllä määrittelyllä vastaa pitkälti Ristimäen tutkimaa kaupunkikehittämisen vastuullista koko kaupunkia kattavaa elinkaarihanketta olematta kuitenkaan liiketoimintaa. (Ristimäki 2016).

Kevyt liikenne

Kevyellä liikenteellä tarkoitetaan yleisesti jalankulkua ja pyöräilyä. Tässä tutkielmassa pidättäydytään kevyt liikenne -käsitteen käytöstä, koska sitä ei lainsäädännössä yksilöidä. Esteettömyyden kannalta jalankulku ja pyöräily ovat eri liikennemuotoja, joita tulisi käsitellä erikseen. Pyöräily on ajoneuvoliikennettä, joka tulisi erottaa jalankulusta sekä toiminnallisesti että rakenteellisesti.

Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa kevyt liikenne jaetaan jalankulkuun, pyöräilyyn ja muuhun kevyeen liikenteeseen. Muu kevyt liikenne kattaa mopedit, skootterit, veneet, kanootit ja hevoset.

Kevyen liikenteen väylä

Kevyen liikenteen väylät ovat joko jalkakäytäviä, pyörateitä, yhdistettyjä jalankulku- ja polkupyörateitä tai rinnakkaisia jalankulku- ja polkupyörateitä.

Kevyen liikenteen väylän käyttötarkoitus tulisi keskusta-alueilla selkeästi merkitä liikenne-merkein tai katumerkinnöin ja osoittaa katujen varsilla vähintään kortteliväleittäin joko jalankululle, pyöräilylle tai erityisestä syystä yhdistetylle jalankululle ja pyöräilylle siten, ettei ristiriitaisuutta tai epäselvyyttä väylän käyttötarkoituksesta sitä asianmukaisesti käytettäessä voi syntyä. Selkeintä olisi, jos pyöräilylle osoitetaan väylä ajoradalta jalkakäytävästä selkeästi rakenteellisesti erotettuna.

Käsite kevyen liikenteen väylä on selkiintymätön. Tässä tutkielmassa pidättäydytään pääosin käsitteen käytöstä, mutta sitä käytetään esim. maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL 132/1999).

Kulkumuoto

Liikenteen pääkulkumuodot ovat maa-, vesi- ja ilmaliikenne, jotka voidaan edelleen jakaa matkustaja- ja tavaraliikenteeseen.

Kulikutapavaihtoehdot

Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa on tunnistettu 30 eri kulikutapaa. Henkilöliikenteen kulikutapojen pääryhmät olivat kevyt liikenne, julkinen liikenne ja yksityinen ajoneuvoliikenne.

Liikkumis- tai toimimisesteinen

Liikkumis- tai toimimisesteisellä tarkoitetaan tässä tutkielmassa henkilöä, jonka kyky liikua, toimia, suunnistautua tai kommunikoida on tilapäisesti tai pysyvästi rajoittunut syystä riippumatta. Määritelmä noudattaa Design for all -periaatetta.

Liikenne

Liikennettä syntyy liikkumis- tai kuljetustarpeen tyydyttämisestä. Liikenteen voi määritellä syntyvän myös liikkumisesta tai liikuttamisesta osana muuta toimintaa. Liikennettä voidaan jaotella monin tavoin. Pääjakona liikenteen osalta voidaan pitää jakoa henkilö- ja tavaraliikenteeseen. Kun liikenne määritellään ihmisten ja tavaroiden kuljettamisena paikasta toiseen, suljetaan jalankulku helposti määritelmän ulkopuolelle. Rata-, lento- tai laivaliikenne eivät palvele jalankulkijoita vaan matkustajia. Myös moottori- ja moottoriliikenneteillä jalankulku on kielletty. Poikkeuksena tähän määrittelyyn voidaan pitää työmatkoihin tai opiskeluun liittyviin matkoihin sisältyviä jalkaisin kuljettavia osuuksia, kun matkat alkavat kotiovelta jatkuen kulloiseenkin määränpäähän ja päinvastoin pyöräillen, yksityisautolla tai joukkoliikennettä käyttäen. Tässä tutkielmassa ei oteta kantaa liikenne-käsitteen tarkempaan sisältöön tai määrittelyyn.

Jalankulkijat käyttävät ensisijaisesti jalkakäytäviä, ajoradoilla jalankulku on pääsääntöisesti kiellettyä. Tutkimuskohteena on liikkumisen esteettömyys asemakaavoitetussa katutilassa. Autonomisen liikenteen kehittymisen myötä liikkumisen ja liikenteen käsitteiden sisältöä on edelleen tarkennettava ja täsmennettävä.

Liikenteellä voidaan tarkoittaa myös tietoliikennettä. Katualue tarjoaa tarvittavien kaapelien, johtojen ja laitteiden sijoittamismahdollisuuden, joiden toteuttaminen voi väliaikaisesti häiritä tai estää katualueen käyttöä. Katu- ja tieliikenteen osalta tietoliikenne mahdollistaa mm. erilaisten sähköisten järjestelmien hallinnan ja käytön. Näistä esimerkkeinä ovat joukkoliikenne-etuudet tai liikennevalojen kauko-ohjaus, liikenteen kamera- ja nopeusvalvonta ja -seuranta sekä itseohjautuvat ajoneuvot.

Maaliikenne

Tässä tutkielmassa maaliikenne jaetaan tieliikenteeseen, rautatieliikenteeseen, raideliikenteeseen sekä muuhun liikenteeseen.

Mikrohavainnointi

Mikrohavainnoilla tarkoitetaan tässä tutkielmassa käytettyä havainnointimenetelmää, jossa toistuvien eri vuodenaikoihin ja ajankohtiin sijoittuvien, valokuvaamalla dokumentoiduin havainnoin tunnistetaan katutilan fyysiseen esteettömyyteen liittyviä tai vaikuttavia tekijöitä ja näiden ominaisuuksia.

Pysäkki

Linja-autopysäkki eli bussipysäkki on ajoradan varteen merkitty alue, ajoratapysäkki, tai erillinen levennys, pysäkkilevennys, jossa linja-autot pysähtyvät ottaakseen kyytiin matkustajia tai jättääkseen heitä pois. Bussipysäkit ovat linja-autojen ajoradan kulkusuunnan puoleisella laidalla. Linja-autopysäkin tunnistaa paikallisliikenteen keltapohjaisesta, merkki no 531, tai kaukoliikenteen sinipohjaisesta, merkki no 532, linja-auton kuvalla varustetusta liikennemerkistä. Pysäkki voi olla myös merkitty ajorataan BUS-mer-



531. Paikallisliikenteen linja-auton pysäkki



532. Kaukoliikenteen linja-auton pysäkki

kinnällä, jolla voidaan pysäkin lisäksi tarkoittaa myös linja-autokaistaa tai linja-autolle tarkoitettua pysäköintipaikkaa. BUS-merkinä ei tee eroa lähi- ja kaukoliikenteen pysäkkien välillä, vaan tarkoitettu pelkästään ohjaamaan autoilijoita.

Muuta ajoneuvoa kuin linja-autoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä tiemerkinä osoitetulla matkalla merkin kummallekaan puolelle tai, jos merkinä ei ole, 12 metriä lähemmäksi merkkiä. Tälle alueelle saa kuitenkin pysäyttää ajoneuvon siihen nousemista tai siitä poistumista varten, jos se voi tapahtua linja-autoliikennettä estämättä. Merkin yhteyteen voidaan asettaa kunnan vaakuna, tariffin ja liikenteenharjoittajaryhmän tunnus, pysäkin nimi, linjojen numerotunnukset sekä linjojen päätepisteiden tai reittien nimet. Pikavuorolinjan pysäkki osoitetaan merkin 532 yhteyteen asetettavalla lisäkilvellä. (TLA 182/1982) 19§.

Tieliikenneasetuksen (TLA 182/1982) 20§:n mukaan linja-autopysäkin merkki kieltää pysäköinnin 12 metrin etäisyydellä merkin molemmin puolin, ellei reunakiveykseen ole väriyksellä merkitty tästä poikkeavaa pysäkkialuetta. Väritys on Suomessa useimmiten keltainen. Kun tiellä tai kadulla on korkeintaan 60 km/h nopeusrajoitus, on muun liikenteen väistettävä pysäkillä lähtevää linja-autoa.

Pysäkeille, joiden käyttäjämäärä on suuri, rakennetaan usein katos antamaan odottaville matkustajille sääsuojaa. Pysäkkien varusteina voi olla penkki sekä pysäkillä liikennöivien linjojen aikataulut ja reittikartat. Yleisen siisteyden ylläpitämiseksi pysäkeillä on usein roskastia. Pysäkin turvallisuutta voidaan parantaa valaistuksella.

Paikallisliikenneliitto (PLL) on laatinut Esteetön bussipysäkki -suunnittelukortin no 1/2008. Kortissa on kuvattu esteettömän pysäkkikatoksen ja -ympäristön ominaisuuksia ja annettu mitoitusohjeita. (PLL.)

Tässä tutkielmassa pysäkillä tarkoitetaan ajorata-alueen lisäksi sitä usein odotustilaksi kutsuttua aluetta, jota matkustajat käyttävät noustessaan kyytiin, jäädessään kyydistä tai odottaessaan kyytiä, kaupunkien keskusta-alueilla usein osa jalkakäytävää. Alue voi olla rakenteellisesti yksilöimätön, mutta rajoittuu ajorataa vasten. Jos pysäkillä on katos, odotustila on ensisijaisesti katoksen käyttöön ja sen edustalle osoitettu tila. Linja-autopysäkki -merkillä ei ole lakisääteisesti määriteltyä alueellista vaikutusta ajoradan ulkopuolella.

Polkupyörä

Yhden tai useamman henkilön tai tavaroiden kuljettamiseen valmistettu, vähintään kaksipyöräinen, polkimin tai käsikammin varustettu moottoriton ajoneuvo. Polkupyöräksi katsotaan myös sellainen enintään 250 W:n tehoisella sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka moottori toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa.

Rakennusrasite

Maankäyttö- ja rakennuslain, MRL (132/99), 159§:n 2) -kohdan mukaan voidaan asemakaavan edellyttämää yleistä jalankulkua varten perustaa rakennusrasite seuraavasti:

159 § *Asemakaavan edellyttämä rasite*

Asemakaavassa edellytetty rakennusrasite voidaan perustaa, vaikka asianosaiset eivät siitä sovikaan:

1) väestönsuojan, autopaikoituksen ja jätehuollon tilojen järjestämiseksi rakennukseen;

2) kulkuyhteyden järjestämiseksi rakennukseen muuta kiinteistöä tai yleistä jalankulkua varten, jollei asemakaavan tai tonttijaon toteuttaminen muutoin ole kohtuullisesti järjestettävissä; sekä

3) kiinteistöjen rajalla olevien rakennusosien tukemiseksi naapurikiinteistöön tai yhteisen seinän rakentamiseksi.

Tässä pykälässä tarkoitettu rasite voidaan perustaa myös kuntaa tai sen hallinnassa olevaa laitosta varten.

Asemakaavan edellyttämistä muista rasitteista kuin rakennusrasitteista säädetään kiinteistönmuodostamislaisissa.

Suojatie

Jalankulkijoiden käytettäväksi ajoradan, pyörätien tai raitiotien ylittämiseen tarkoitettu, liikennemerkillä tai tiemerkinnoin osoitettu tien tai kadun osa.

Tässä tutkielmassa suojatien osana käsitellään lisäksi ajoradalle rakennetun keskikorokkeen läpi tai yli kulkevaa keskikorokkeen molemmin puolin juovamerkittyjen ajokaistojen välistä rakennetta, jalankulkuun tai odottamiseen tarkoitettua aluetta, jonka esteettömyydestä, laajuudesta, leveydestä tai syvyydestä tai muista ominaisuuksista ei tieliikennelaisissa ole erikseen säädetty.

Suojatie ei ole osa kevyen liikenteen väylää.

Tarjouma

Tässä tutkielmassa tarjouma-käsitteellä (engl. affordance) tarkoitetaan paitsi James J. Gibsonin määritelmän mukaisia yksilön näköhavaintoihin perustuvia toimintamahdollisuuksia ympäristössään, osin myös näkövammaisen kuulohavaintojen perusteella havaintohetkellä muodostuvia ympäristön tarjoamia toimintamahdollisuuksia, joiden synnyttämänä havainnoitsijan aikaisempiin kokemuksiin ja käsityksiin perustuen havaittava kaupunkiympäristö koetaan tai arvioidaan havaintohetkellä turvalliseksi, houkuttelevaksi, viihtyisäksi, turvatomaksi, pelottavaksi, luotaantyöntäväksi, kierrettäväksi, pysähtymistä tai erityistä varovaisuutta tmv. edellyttäväksi toimintavaihtoehtoiksi. Tarjouman perusteella voidaan siten esim. muuttaa tai vaihtaa reittiä, pysähtyä ihailemaan tai ihmettelemään ja tutun kohdatessa vaihtamaan tervehdyksiä tai päättää muista tulevista toimista.

Tässä tutkielmassa näköärsykehavaintojen painopiste on jalankulkijan turvallisuuden edellyttämissä lakisääteisissä tai voimassa olevien viranomais määräysten ja - ohjeistusten mukaisissa asemakaavoitettuun ympäristöön toteutetuissa ja asennetuissa liikennemerkeissä, rakenteissa, laitteissa, opasteissa, symboleissa jne. Näkövammaiselle erilaisten merkintöjen riittävä kontrasti, symboloiden koko ja selkeys sekä ääniopasteet ovat ensisijaisia esteettömyyden toteutumiselle asetettavia edellytyksiä.

Tässä tutkielmassa käytettävän tarjouma-käsitteen myötä ympäristön voi kokea visuaalisesti miellyttävänä tai houkuttelevana näkymänä tai maisemina. Muurimaiset rakenteet tai umpeen teipatut ikkunat voivat vaikuttaa tylsiltä ja jopa luotaan työntäviltä. Kadunvarren kahvilan viihtyisältä vaikuttava terassi kahvintuoksuineen voi synnyttää houkuttelevia ajatuksia hetken taukoon siinä, missä ruuhkainen katu meteleineen, pakokaasuineen ja pölyineen johdattelee askeleita ripeämmiksi viemään kauemmas epämiellyttäväksi koettavista päästöjen lähteistä. Myös ihastusta herättävä kaupunkitaide, arkkitehtuuri, nähtävyydet tai kaunis maisema voivat synnyttää tarjoumia yhtä aikaa useillekin ihmisille.

Kaupungeissa liikkuminen tai lähempi tutustuminen erilaisiin kohteisiin edellyttää yleensä ajoratojen ylityksiä ja muuta liikkumista katu- ja torialueilla, jolloin liikenneympäristön luomat esteettömät tarjoumat luovat turvallisuuden tunnetta ja lisäävät viihtyisyyttä.

Tiementä

Tiementinnöillä tarkoitetaan tässä tutkielmassa tieliikenneasetuksen (TLA 182/1982) mukaisia ajoratamerkintöjä:

Tiementinnöillä tarkoitetaan maalaamalla tai muilla menetelmillä tienpintaan tehtyjä merkintöjä, joita käytetään joko yksin tai yhdessä liikennemerkeiden kanssa liikenteen ohjaamiseen. (TLA 182/1982) 19§.

Tiementinnät jaetaan tien pituussuuntaisiin merkintöihin ja muihin tiementintöihin.

Yksityinen ajoneuvoliikenne

Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa yksityisellä ajoneuvoliikenteellä tarkoitetaan henkilöauton kuljettamista, henkilöautossa matkustamista tai muuta yksityistä liikennettä: matkailuauto, pakettiauto, kuorma-auto, traktori, työkon, moottoripyörä, moottorikelkka, mönkijä.

1 Johdanto

1.1 Työn taustaa

Kaupunki on moninaisuudessaan haastava liikkumisen ja asumisen ympäristö, jossa liikkumisen ja eri liikennemuotojen yhteensovittaminen vaatii liikkujalta jatkuvaa ympäristön havainnointia, tarkkailua ja ennakkointia. Esteettömän liikkumisen toteutumiseen liittyy kaupunkien keskustoissa monia ongelmia ja haasteita. Näistä voinee nostaa esille ainakin liikenne- ja tapaturmaturvallisuuden toteutumisen, suunnistamisen tukemisen tai johdonmukaisuudessaan ennustettavan sekä ennakoitavan katu- ja liikenneympäristön sekä -reitistön luomisen myös satunnaisten liikkujien helposti tunnistettavaksi. Fyysinen esteettömyys (engl. physical accessibility) ei ole itsetarkoitus, mutta sitä voidaan pitää perusedellytyksenä liikkumisen ja palveluiden yhdenvertaiselle toteutumiselle ja saavutettavuudelle. Fyysistä esteettömyyttä tarkastellaan usein inkrementalistisista lähtökohdista, vaikka esteettömyys toteutuu ja koetaan holistisesti. Esteetön ympäristö on enemmän kuin osiensa summa.

Kaupunkisuunnittelu (engl. urban planning) saattaa sisällöltään ja terminä monesti olla vaikeasti kattavasti hahmotettavissa ja yhteismitallisesti ymmärrettävissä, koska sen konteksti liittyy useimmilla tutun, usein kotikaupungin kaavoitukseen, maapolitiikkaan sekä yhdyskuntasuunnitteluun ja -rakenteeseen. Kyse on myös sosiaalisesta, viestinnän tai ymmärtämisen esteettömyydestä. Suomessa jokaisella kaupungilla on oma luonteensa ja oma tapansa toimia. Kaupunkisuunnittelulla tarkoitetaan tässä tutkielmassa koko sitä asemakaava-alueiden rakennusten ja julkisten alueiden toteutuksen valmisteluun liittyvää suunnittelukokonaisuutta, josta kunta lakisääteisesti vastaa. Vastuuseen yhdistyvää valtaa ja valvontaa käyttää yksi ja sama kuntaorganisaatio. Virkamiesorganisaation koko, rakenne ja kyvykkyys vaihtelevat kunnittain samoin luottamusmiesten osaaminen ja maailmankatsomus. Kuntaorganisaatioon kuuluu olennaisesti vaaleilla valittu valtuusto, joka hallintosäännön ja talousarvion ja -suunnitelman hyväksyttyään luo toiminnalliset edellytykset ja taloudelliset puitteet virkamiesorganisaatiolle, mm. tässä tutkielmassa tarkoitettulle kaupunkisuunnittelulle. Kunnat päättävät itsenäisesti maankäytöstä ja sen toteutumisesta alueellaan.

Rakennettujen alueiden ja katujen muodostama keskustojen osalta monesti ruutukaavaan perustuva verkosto muodostaa ison osan kaupunkiympäristöä ja jäsentää kaupunkikuvaa. Suomen kuntien kaupunki- ja liikennesuunnittelun kehittäminen on pitkälti pääkaupunkiseutuvetoista johtuen pääkaupunkiseudun suurista volyymeistä ja taloudellisista intresseistä. Liikkumismahdollisuuksien, -vaihtoehtojen, liikenteen ja rakentamisen turvallisuutta sekä houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä edistävien toimien ylläpitäminen, yhteensovittaminen ja kehittäminen ovat kaupunkisuunnittelun keskeisiä haasteita kaupunkialueiden elinvoimaisuuden ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi.

Liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelun tulisi olla asemakaavoituksen kanssa rinnakkaista, jotta kaavoitettavan tilan liikenne- ja liikkumismahdollisuuksille sekä tarvittaville rakenteiden, varusteiden, opasteiden ja liikenteenohjauslaitteiden sijoittamiselle osoitettaisiin paikat ja varattaisiin riittävästi tilaa unohtamatta esteettömän jalankulun ja väylien hoidon tarpeita ja varmistuttaisiin ajoissa lisäksi mm. liikenteen turvallisista näkyvyyksistä ja riittävästä välitaskyvyydestä ryhmittymismahdollisuuksineen. Osaamisen tulisi olla laaja-alaista ja eri alojen

väliseen jatkuvaan, säännölliseen vuoropuheluun ja yhteistyöhön perustuvaa. Liikenteen valvonnan kattavuutta tulisi mukauttaa vastaamaan myös esteettömyyden säilymisestä 24/7.

Tässä tutkielmassa kaupunkisuunnittelu-termi kattaa kokonaisuuden, jossa valta- ja vastuurajojen aiheuttamien saumakohtien tai kuntaorganisaation muiden ulkoisiin ja sisäisiin velvollisuuksiin ja virkavastuuseen mahdollisesti aiheutuvien epäjatkuvuuskohtien virheel-lisen tai puutteellisen tunnistamisen välttämiseksi suunnitteluun liittyviä vaiheita ei erotella toisistaan. Tarvittaessa kunnan viranomaisesta käytetään termiä kuntatoimija organisaatio- asemasta tai kunnan hallintosäännöstä riippumatta. Tässä tutkielmassa kaupunkisuunnitte-lutermillä tarkoitetaan siten yleisesti käytössä olevaa kaupunkisuunnittelun määritelmää kat-tavampaa ja tarkoituksellisesti asukas- ja käyttäjälähtöisyyttä tavoittelevasti, kaikkea sitä suunnittelua, joka sisältyy asemakaava-alueiden synnystä suunnitelmien toteutusta edeltä-vään hetkeen unohtamatta sopimuksia, kilpailutus- tai urakka-asiakirjojen laadintaa tai val-vontaa ja ohjausta, joiden tulisi varmistaa, että seuraava vaihe kattaa edeltävien suunnittelu-vaiheiden tavoitteet, rajaukset ja yksilöinnit toteutuksen edellyttämällä vaatimuksilla, eh-doilla, sanktioilla ja muilla tarvittavilla ehdoilla täydennettynä. Kaikissa vaiheissa, myös inf-rahankkeissa, tulisi olla nimettynä vastuullisen kuntatoimijan lisäksi myös pääsuunnittelija riippumatta siitä, laaditaanko suunnitelmat ja niihin liittyvät dokumentit kunnan omana vir-katyönä tai ulkopuolelta tilattuna toimeksiantona. Virkavastuuta ei voi ulkoistaa. Suunnitte-luprosessin laadunvalvonta edellyttää johdonmukaisuutta, josta tulee aina voida varmistua suunnittelupolkua takaisin päin seuraamalla.

Toteutukset, joissa kustannukset merkittävästi ylittävät kustannusarvion tai jotka sisältävät runsaasti lisä- ja muutostöitä, ovat usein osoituksia valmistelun puutteellisista tai virheelli-sistä lähtötiedoista, resurssien riittämättömyydestä tai niiden väärästä kohdentamisesta tai projektinjohdollisista muista ongelmista. Kyvyttömyyden toinen nimi on usein kiire.

Lähtökohtina tälle kaupunkitutkimuksen alaan kuuluvalla tutkielmalla voidaan pitää yleistä liikkumisen tarvetta, ihmisten ajankäytön muutoksia, erityisesti kaupunkikeskustoihin so-veltuvien kestävien liikennemuotojen edistämisen tarvetta, päästöjen vähentämistä, kaupun-gistumista, ikääntymistä, asuntojen ja asuntokuntien koon pienenemistä, katuinfrastruktuu-rin kehittämistarvetta sekä mahdollisuutta liikkumisen tuottamien terveyttä ja viihtyisyyttä edistävien toimintojen laajenemista ulos yhteisten ja yleisten tilojen käyttöön. Kattavien pal-velujen jatkuvan saavutettavuuden ylläpitäminen asettaa samalla ympäristölle omia ympäri-vuotisia lisävaatimuksiaan. Asuintilan ja asioinnin luontaisena jatkeena kaupunkien keskus-toissa toimivat jalankulkijoille osoitetut jalkakäytävät, muu jalankululle osoitettu tai tarkoi-tettu katualue, torit, aukiot ja puistot sekä muut julkiset tilat. Digitalisaatio mahdollistaa uu-sia tapoja ja ratkaisuja arjen ajankäyttöön, virtuaalipalveluihin sekä liikkumisen haasteisiin. Yhdenvertaiselle liikkumisen toteutumiselle asettavat erityishaasteita paitsi näkö-, kuulo- ja liikuntavammaiset myös lyhytkasvuiset, jotka kokevat vaikeapääsyisiksi monet olemassa olevat katutilan toteutusratkaisut sekä liikennevälineet. Vammaisuuden kesto voi olla myös väliaikaista. Kun liikkumiseen tarvitaan apua tai apuvälineitä, esteetön ympäristö parantaa liikkumiseen liittyvää turvallisuuden tunnetta ja tukee itsenäistä liikkumista sekä vähentää, mutta ei välttämättä korvaa apua tai apuvälineitä, vaan antaa mahdollisuuden jatkaa henkilön itsenäistä selviytymistä tutussa ympäristössään.

Samalla tavalla kuin esteettömyys koskettaa jalankulkijoita tai pyöräilijöitä, on kaupunkiliikenteessä paitsi erittäin suuria esteettömyyteen liittyviä häiriöitä aiheuttavia, myös esteettömyyden toteutumista haittaavia ongelmia erityisesti saatto-, jakelu- ja huoltoliikenteen toiminnalle ja työturvallisuudelle. Kun ihmiset sekä erilaisten tuotteiden ja tavaroiden kuljettaminen ja perille toimittaminen kohtaavat hallitsemattomasti, se voi osaltaan aiheuttaa esteettömyysongelmia. Joukkoliikennekaistat ja -järjestelyt sekä pyöräilyn jatkuvasti kasvavat vaatimukset luovat osaltaan kaupunkien liikenneympäristöön uudenlaisia yhteensovittamisen haasteita, konflikteja, jotka voivat osaltaan hankaloittaa liikenneympäristön hahmottamista ja luoda yleistä turvattomuuden tunnetta sekä vaikeuttaa jakelu- tai huoltoliikenteen toimintaedellytyksiä. Esteetön ympäristö on turvalliseksi koettava, viihtyisä ja tarjoutumia (engl. affordance) sisältäen johdonmukaisesti jatkuva ja samalla selkeästi ennakoitavissa.

Julkisten alueiden ja varsinkin katualueiden käyttö on viime vuosina monipuolistunut ja laajentunut pelkästä liikkumiseen tarkoitetusta ajoradasta ja jalkakäytävästä mm. aukoiden ja puistojen muuttuessa kansalaisten ruokasaleiksi ravintolapäivinä tai erilaisten tapahtumien, paraatien ja performanssien estradiksi. Yleiset alueet toimivat kaupunkien ja kaupunkilaisten toimintaa edistävinä tarjottimina tai tarjoutumien alustoina. Pyöräilyn suosion kasvaessa myös pyöräilyn riskit, tarpeet ja turvallisuus halutaan jatkossa otettavan entistä paremmin huomioon. Kirpputoritapahtumia järjestetään säännöllisesti. Pekkariajelut, vappumarssit ja joulu-kulkueet ovat olleet jo pitkään osa kaupunkien vuosittain toistuvia perinnetapahtumia. Katualueilla tapahtuvia tilaisuuksia voidaan juhlistaa monin tavoin ja osallisiksi on mahdollisuus kaikilla katujen varsien asukkailla ja yleisöllä. Minkälaista liikkumiskykyä yhteisiin tilaisuuksiin ja tapahtumiin osallistuminen edellyttää? Rajoittavatko erilaiset kyvyt tai liikkumismahdollisuudet yhdenvertaista osallistumista?

Uusien käyttömuotojen ja -mahdollisuuksien myötä myös yleisten alueiden sähköinen valvonta edelleen lisääntyy. Vaikuttaako lisääntyvä sähköinen valvonta viihtyisyyteen tai turvallisuuden tunteeseen edistämällä koettua turvallisuuden tunnetta ja fyysistä esteettömyyttä? Miten tämä eroaa Jane Jacobsin kuvailemasta sosiaaliseen yhteisöllisyyteen perustuvasta valvonnasta, jota Jacobs kuvaa sanoilla ”eyes on the street” (Jacobs, 1961). Sähköinen valvonta ei pysty ennakoimaan tilanteita, se vain seuraa ja sen avulla voi jälkeenpäin todeta tapahtuneen. Miten sähköinen valvonta voisi edistää fyysisen esteettömyyden toteutumista?

Kaupunkien väestön määrä jatkaa kasvuaan. Kyseessä on globaali trendi, jossa maaseudulta ja pienistä kaupungeista muutetaan erityisesti suurkaupunkeihin parempien työ-, koulutus- ja toimeentulomahdollisuuksien vuoksi. Nämä muutokset yhdessä tavaroiden, palvelujen, pääomien ja ihmisten vapaan liikkuvuuden ja kysynnän kasvun kanssa tuovat mukanaan merkittäviä taloudellisia, sosiaalisia sekä kulttuuri- ja ympäristövaikutuksia. Puolet maapallon väestöstä asuu tällä hetkellä kaupungeissa ja kaupunkiväestön kasvu jatkuu. Suomen väestöstä kaupunkialueilla asui vuoden 2014 lopulla noin 70 prosenttia. (Tiihonen, 2016). Yhtä aikaa kaupunkiväestön määrän lisääntyessä myös asukkaiden keski-ikä ja ikääntyneiden osuus Suomen väestöstä eliniän kasvaessa nousee.

Kaupunkikokemukset vaihtelevat suuresti paitsi kokijan myös muun muassa kaupungin iän, koon, rakenteen tai asukasmäärän mukaan. Kaupunkeja voidaan luokitella tyypeittäin esimerkiksi kävelykaupunki, joukkoliikennekaupunki, autokaupunki, pikkukaupunki, nauha-

kaupunki, pientalokaupunki, kerrostalokaupunki, kantakaupunki, suurkaupunki jne. Samassa kaupungissa voi esiintyä eri tyyppisiä. Suomalaiset kaupungit ovat tyypillisesti olleet väljäkkoja ja rajoittuvat usein metsäalueisiin ja kaupunkinäkömiin sisältyy usein vesistömaisema. Erityisesti pienten kaupunkien keskustojen haasteena on niiden houkuttelevuuden ja kasvun ylläpitäminen. Houkuttelevuutta ja elinvoimaisuutta työpaikkojen ja -mahdollisuuksien lisäksi edistävät yleisesti erilaiset tarjolla olevat kaupan, hallinnon ja vapaa-ajan palvelut, nähtävyydet sekä yleinen viihtyisyys ja turvallisuuden tunne. Yksityisautoiluun perustuva työmatkaliikenne synnyttää erilaisen yhdyskuntarakenteen ja katu ympäristön kuin vastaava joukkoliikenneperustainen vaihtoehto.

Ekologiset arvot suosivat jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä, kestäviä liikennemuotoja, varsinkin suurten kaupunkien keskustoissa kilpaillen yksityisautoilun kanssa. Esteettömyyden toteutumisen mahdollistajana voi oman auton käyttö kuitenkin usein olla välttämättömyys palveluiden ollessa liikuntakykyyn nähden kaukana ja etäisyyksien ollessa pitkiä sekä liikuntakyvyn tai joukkoliikenteen palvelutason ja -tarjonnan ollessa heikko. Erilaisia ja eriasteisia fyysiseen esteettömyyteen liittyviä ongelmia koetaan liikkujien runsauden ja erilaisuuden vuoksi varsinkin kaupunkien keskustojen arjessa erityisesti liikuttaessa jalan tai pyöräillen.

Joukkoliikenteen palvelutason osalta fyysisen esteettömyyden toteutumisen vaihtelu voi olla erittäin suurta. Julkisen liikenteen esteettömyyttä kuitenkin tuetaan monin tavoin, joukkoliikenteelle on luotu erilaisia etuusjärjestelyjä sekä toteutettu omia väyliä ja kaistoja samalla, kun lippujen hintoja subventoidaan verovaroin. Käytettävälle joukkoliikennekalustolle ja rakenteille voidaan haluttaessa asettaa esteettömyyttä tukevia ja edistäviä vaatimuksia jne. Toteutuneen fyysisen esteettömyyden tason vaihtelut ovat kuitenkin suuria.

Esteettömyyttä voidaan tarkastella erilaisista lähtökohdista tai erilaisia kohderyhmiä ajatellen. Paitsi tämän tutkielman kohteena olevaa fyysistä eri aistein havaittavaa ja koettavaa esteetöntä katualueella tapahtuvaa oleilua ja liikkumista, esteettömyyttä voi lähestyä myös esimerkiksi sosiaalisesta, terveydellisistä, kulttuurisesta, taloudellisesta, viestinnällisestä tai palvelujen tarjonnan ja saatavuuden näkökulmista. Esteettömyys-käsite on liitetty yleisesti erilaisten toimintarajoitteisten tai vammaisten ihmisten arkeen, mutta lähestymistapa on sittemmin todettu näkökulmana suppeaksi. Esteettömyyteen liittyviä ohjeita, selvityksiä ja muuta kirjallista aineistoa on kuitenkin usein tuotettu juuri vammaisten ja eri tavoilla toimintarajoitteisten aloitteesta ja lähtökohdista.

Katutilan esteettömyys on kaikkien kaupungeissa asuvien, asioivien tai toimivien etu ja lähes perusoikeus käytetystä kulkumuodosta tai -tavasta riippumatta. Esteettömyyden mahdollistavan suunnittelun englannin kielen termi Design for All, DfA, suunnittelua kaikille, voi olla avuksi tässä tutkielmassa käsiteltävän fyysisen esteettömyys - käsitteen selkiinnäyttämisessä. Fyysisen esteettömyyden toteuttaminen katualueilla on pitkälti asennelähtöistä, koska kunnan viranomaisten toimeksiannot perustuvat tiettyihin etukäteen sovituista suunnittelutavoitteista johdettuihin useimmiten kirjallisesti esitettyihin määrittelyihin. Määrittelyt laaditaan teknisesti ja tuotelähtöisesti, kun esteettömyyden toteutuminen edellyttäisi toiminnallisia vaatimuksia, esim. lähtökohtien määrittelyjä liikennemäärien ja eri kulkumuotojen tarpeen ja turvallisuusedellytysten vaatimusten mukaan. Työmatkat omalla autolla kulkeva kunnan

suunnitteleva, toteuttava tai tilaajaviranomainen ei välttämättä fyysisen esteettömyyden tarvetta havaitse tai tunnista, kun työmatkoihin käytettävän oman auton pysäköintimahdollisuus työpaikan lähistöllä on työnantajan toimesta järjestetty.

Yksityisautoilun haasteina voidaan tulevaisuudessa pitää pysäköintipaikkojen niukkuutta sekä liikenteen ajoittaisen jonoutumisen muuttumista ruuhkiksi, jotka eivät lähtökohtaisesti ole esteettömyys- vaan kaavoitus- tai liikennesuunnitteluongelmia. Katualueiden muuttuva käyttö liikennemäärien kasvaessa sekä pysäköintipaikkojen riittämätön määrä ovat haaste myös jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

Maankäytön ja liikennejärjestelmäsunnittelun yhteensovittaminen järjestelmätasolla on sektoriohjattujen ja -johdettujen toimintojen yhteistyönä haastavaa. Lisääntyvä maankäytön tehokkuus edellyttää lisää pysäköintimahdollisuuksia ja uusia tai aikaisempaa parempia joukkoliikenneyhteyksiä. Uudet yhteydet luovat uusia tarpeita välityskyvyn ja palvelutason suhteen, käytettävissä oleva katutila ei kaupunkien keskustoissa kuitenkaan kasva. Lisäksi taloudellisen tasapainon ylläpitäminen investointeihin käytettävissä olevissa kustannusraameissa on vaativa tehtävä. Tästä ajankohtaisena esimerkkinä on parhaillaan pääkaupunkiseudun rakennushankkeet Länsimetro ja Stadionin kunnostus, joiden lopullisia välittömiä ja välillisiä kustannuksia ja vaikutuksia viivästymisineen voi ainoastaan arvailla.

Joukkoliikenteen palvelutarjontaa ja -tasoa kehittämällä voidaan parantaa liikenteen välityskykyä. Liikennejärjestelmäkustannuksia voidaan jaotella esimerkiksi suunnittelun, kehittämisen, käytön ja ylläpidon kustannuksiin. Suunnittelusta ja kehittämisestä vastaavat pääosin valtio ja kunnat. Käyttökustannukset kohdistuvat yrityksiin ja yksityisiin henkilöihin. Käytön kustannuksista suuri osa muodostuu välillisistä tai välittömistä veroista tai veroluonteisista maksuista. Henkilöautojen määrää vähennettäessä ja joukkoliikennettä kehitettäessä fiskaalisten vaikutusten merkitys on tuntuva.

Kaupunkisuunnittelun käytettävissä olevia työkaluja ovat ensisijaisesti asemakaavoitus, liikennesuunnittelu sekä katu- ja yhdyskuntasuunnittelu niihin liittyvine selvityksineen. Lisäksi käytettävissä on erilaisia lupamenettelyjä sekä liikenteen osalta ohjaus-, valvonta-, kielto- ja rajoitusmahdollisuudet. Ruuhka- tai kilometriperusteiset käyttömaksut tuntuvat maksujen kerääjistä houkuttelevilta liikenteenhallinnan keinoilta. Asemakaavoitusta voidaan tarvittaessa täydentää tai muuttaa, liikennesuunnittelua tehdään vaiheittain ja se sisällytetään monesti asemakaavoituksen yhteyteen. Katusuunnitelmat ovat lakisääteisiä ja edellyttävät kunnan hyväksymiskäsittelyä. Erilaisilla oikea-aikaisilla ja kattavilla täydentävillä selvityksillä, kuulemisilla, tarkasteluilla ja muilla suunnittelua ja kaavoitusta täydentävillä toimilla voidaan parhaimmillaan saada aikaan lisäarvoa haettavaan lopputulokseen. Kiinteistöjen käyttäjillä, asukkailla, asiakkaila, tavarantoimittajilla, kiinteistön huollolla ja ylläpidolla sekä muilla julkisilla alueilla toimijoilla voi katutilan suhteen olla toisistaan poikkeavia tarpeita ja toiveita niitä muuhun ajoneuvoliikenteeseen ja erityisesti joukkoliikenteeseen verrattaessa. Pysäköinnin ohjauksella ja valvonnalla on katujen välityskykyyn, kivijalkakauppojen menestykseen ja autoilijoiden valinnoille merkittävä vaikutus.

Kenelle ja mitä suunnitellaan tai painotetaan, kun suunnitellaan julkista tilaa kaikille? Mitä tarkoittaa asukkaiden hyvinvoinnin edistäminen? Suunnitellaanko katuja, liikennettä, liikumista, ympäristöä, tulevaisuutta vai jotain ihan muuta? Ohjaavatko hyvinvointiin tähtäävän suunnittelun ja toteutuksen laatua, laajuutta, sisältöä ja ajoitusta kustannukset vai tarve?

(KuntaL 1§). Mitä kunnassa priorisoidaan: ajoneuvoliikenteen sujuvuutta, joukkoliikennettä, turvallisuutta, viihtyisyyttä, esteettömyyttä? Kunnilla on käytettävissään kaikki katutilan fyysisen esteettömyyden toteuttamiseen tarvittavat työkalut.

1.2 Tutkimuksen tavoite ja tutkimusongelma

Tämän tutkielman tavoitteena on empiirisin havainnoinnin keinoin tunnistaa fyysisen esteettömyyden toteutumiseen liittyviä laadullisia ongelmia tai epäjohtonmukaisuuksia kaupungin katutilassa sekä selkiinnyttää katutilan fyysisen esteettömyyden käsitettä kaupunkisuunnittelun näkökulmasta erityisesti sellaisena kuin maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL 132/99, 117e§ ja 167§) sekä tieliikennelaki (TLL 267/1981) sitä kaupunkien asemakaavoitettujen keskustojen katualueilta edellyttävät.

Tutkimusongelma on, miksi jalankulku, erityisesti kävely, kaupungin keskusta-alueella ei toteudu fyysisesti esteettömänä? Tutkielma hakee osaltaan myös vastauksia kysymyksiin, mitä katutilan esteettömyydellä voidaan tarkoittaa kaupunkisuunnittelussa ja miten katutilan esteettömyyttä voi havaita tai ennakoida kaupunkikuvassa. Fyysisten esteiden kiertämiseksi tai välttämiseksi voidaan tarvita opasteita, viitoitusta, liikenteenohjausta, erilaisia väliaikaisjärjestelyjä sekä tiedottamista, joita myös osaltaan käsitellään tässä tutkielmassa. Tutkimusongelmakysymyksiä voisivat olla myös, miksi fyysinen esteettömyys koetaan ongelmallisena tai vaikuttaako esteettömyys jalankulun houkuttelevuuteen.

Tavoitteena tällä tutkimuksella on täydentää holistista kuvaa katualueen fyysisestä esteettömyydestä ja sen toteutumista haittaavista tekijöistä. Tutkimusongelman ratkaisuperustaa kuvannee parhaiten kysymys siitä, mitä katutilan fyysinen esteettömyys ei ole kuin kysymys siitä, mitä fyysinen esteettömyys on. Onko esteettömyyden toteutuminen tai toteutumattomuus tämän tutkielman tapaustutkimuksen yhteydessä tehtävien havaintojen perusteella syy vai seuraus? Kattavaa vastausta kumpaankaan kysymykseen lienee mahdotonta antaa. Toisaalta, voiko esteettömyydellä olla vastakohtaa? Miksi sanomme ympäristöä, jossa esteettömyys ei toteudu? Kyseessä lienee umpikuja (engl. dead end). Vastausta etsiessä voi vastaan tulla lukittu portti, aita, seinä tai ainakin portaat. Esteettömäksi tarkoitettussa ympäristössä liikkumista haittaavista esteistä tulisi varoittaa etukäteen tai ohjata vaihtoehtoiselle esteettömälle reitille. Pitkä kiertotie ei toteuta esteettömyyttä. Esteettömyyden ääripäänä, jossa esteettömyys ei toteudu lainkaan, voitaneen pitää edellä mainittua yllättävää ja ennakoimatonta umpikujaa. Kaikki ennakoon havaittavissa oleva muutos esteettömyyden toteutumisen muutoksista on positiivista, esim. ennakkovaroitukset, opasteet ja viitoitukset. Fyysiselle esteettömyydelle ei voine tunnistaa olemassa olevaa vastakohtaa. Esteettömyyttä voisi arvioida aste-eroina. Ehdoton, täysi esteettömyys toteutuu, kun se toteutuu yhdenvertaisesti kaikille.

Katu muodostaa kaupunkilaiselle nykyisin itsestään selvän lähiympäristön ja ensisijaisesti liikkumiseen tarkoitettun väylän, jonka tulisi rakenteellisesti ja toiminnallisesti olla selkeästi jaettu ja osoitettu erilaisiin käyttötarkoituksiinsa. Keskustojen katu ympäristössä kävelemiseen tarkoitettujen ja sitä varten suunniteltujen alueiden tulisi olla turvallisia, selkeästi hahmotettavissa ja tunnistettavissa sekä jatkuvuudeltaan johdonmukaisia, esteettömiä.

Jalankulkijoiden viihtyisäksi kokemaa, jalankulkijoille osoitettua parhaimmillaan puisto- maista katutilaa, kävelykatua tai bulevardia, kukkaistutuksineen ja kahvilaterasseineen voisi

jossain määrin ilmapiiriltään jopa verrata entisajan takapihoihin. Pihoille voitiin kokoontua perheen, ystävien ja tuttujen kesken. Piha-alue jakautui eri toimintoihin: oleskeluun, puutarhaan kukkaistutuksineen, viljelyyn, säilytykseen, huoltoon, varastointiin, pysäköintiin jne. Voiko jalkakäytävällä tai kävelykadulla olla käytettävissä olevaan tilaan suhteutettuna liian monta käyttötarkoitusta? Tulisiko katualueen mitoituksissa ottaa käyttöön efektiiviset, käytännössä toteutuvat, toiminnallisesti esteettömät mitat ja mitoitusperusteet vai jatkaa teoreettisilla, rakenteellisia ominaisuuksia ja määriä kuvaavilla rakennemitoilla?

Esteettömyyttä voidaan osaksi arvioida koettavan turvallisuuden kannalta, jolloin katutilaa käsiteltäessä korostuvat tapaturma- ja liikenneturvallisuus. Suojatie ei ole esteetön, jos sitä ylittäessään on vaara joutua onnettomuuteen. Jalkakäytävällä tapahtuneisiin liukastumisiin voi olla useita syitä, mutta ydinkysymyksiä tämän tutkielman rajausten ulkopuolella voisivat olla, miten liukauden, epätasaisuuksien, vaurioiden tai muiden vaaratekijöiden huomioon ottaminen, ennakointi ja ennen kaikkea torjunta entistä tehokkaammin estäisivät liukastumiset ja kaatumiset sekä mahdollistaisivat aikaisempaa paremmin apuvälineitä käyttävien liikkumisen jalkakäytävillä ja suojateilla. Suojateiden ajoradan vastaisten reunakivien aiheuttama kynnysongelma on yleisesti tunnistettu ja pyritty usein esim. viistoamalla korjaamaan.

Ajoratojen suojateiden massamerkityt pinnat tai kuluneet viemärikaivojen umpikannet voivat märkinä tai sohjoisina olla odottamattoman liukkaita. Suojateiden keskikorokkeiden status osana katua, sitä jakavana erillisenä ajoradan osana ja ajoradan tasossa on ongelmallinen. Muodostaako keskikoroke osan jalkakäytävää, suojatietä vai ehkä pyörätien jatketta, kun juovamerkinnot eivät sinne ulotu ja liikennemerkit osoittavat vain suojatien paikan ajoradalla? Voiko liikenteenjakajana toimiva keskikorokkeen alue olla osa ajorataa, ellei jalankulkijalle osoitettua tilaa ole rakenteellisesti ajoradasta erotettu? Jos jalankulkijan liukastuminen tapahtuu suojatien jatkeena toimivalla keskikorokkeella, onko kyse suojatiellä vai ajoradalla tapahtuneesta tapaturmasta vai voiko kyse olla jopa erillisestä itsenäisestä jalkakäytävän osasta, koska korokkeella voidaan joutua paikallaan seisten odottamaan liikennevalojen vaihtumista kuten jalkakäytävällä? Entä, jos korokkeen yli johtaa erillinen pyörätie, onko kyseessä keskikorokkeen ylittävästä risteävästä ajoneuvoliikenteestä?

Kun polkupyöräilijän matka pyörätiellä kevätliukkaiden aikaan katkeaa rengasvaurioon, voi syynä olla teräväsärmäisen hiekoitussepin aiheuttama renkaan rikkoutuminen. Millaisin varustein tai millaisella alustalla pyöräilijän kulku on esteetöntä? Pitäisikö pyöriteiden pitäjille asettaa hiekoitushiekan käyttöön, aiheutuvaan pölyhaittaan ja hiekan poistoon sidottuja aikarajoituksia tai muita vaatimuksia vai tulisiko vaatimuksia asettaa pyöräilijöille? Huomattavaa edellä esitetyissä esimerkkien lisäksi on se, että hiekoitushiekka ja suojatiet kadunylityksineen luovat haastavaa liikenneympäristöä myös alle 12-vuotiaille, joille ympäristön hahmottamiskyky on vielä aikuisiin verrattuna vajavaista. Katutyömaat muodostavat liikkumisen turvallisuutta vaarantavia paikkoja kaiken ikäisille. Onko tarvetta määritellä pyörätien esteettömyys?

Pyöräily on ekologisesti kestävästä liikennemuotona yhä enenevässä määrin nuorten ja opiskelijoiden lisäksi myös työikäisten liikkumismuoto. Varsinkin ikääntyneiden asiointipyöräily on tämän tutkielman yhteydessä tehtyjen havaintojen perusteella yleistä myös jalkakäytävillä. Pyöräilyreittien tulisi olla turvallisia, selkeästi opastettuja ja viitoitettuja, hyvin hoidettuja ja kunnossapidettyjä sekä jatkuvuudeltaan johdonmukaisia ja helposti seurattavia,

unohtamatta jalankulkijoita, joiden tulisi pystyä tunnistamaan kulloisenkin liikenneympäristön vaatimukset. Pyöräilijöiden edunvalvontatoiminta on pidettävissä jalankulkijoiden toimintaa aggressiivisempänä.

Esteettömyyden tutkimusongelmaa ja esteettömyyden aste-eroja tunnistavina ja täydentävinä tutkimusproblematiikkaa luonnehtivina ihmettelyn aiheina voisi esittää mm. seuraavia retoriseksi tarkoitettuja kysymyksiä: Miksi rakennusten kuivatusvesiä johdetaan jalkakäytävälle muodostamaan painumiin lätäköitä tai pahimmillaan jäätä ja liukkaita, kun kuivatus keskusta-alueilla kuitenkin yleisesti tapahtuu vasta yleensä ajoratojen reunassa sijaitseviin sadevesikaivoihin? Miten jalankulun ja pyöräilyn esteettömät olosuhteet turvataan rakennustöiden yhteydessä? Kuinka pitkät esteettömät kiertomatkat tai aiheutuvat viiveet ovat hyväksyttäviä jalankulkijoille? Onko ahdas väylä esteetön? Miksi väliaikainen pysäköinti jalkakäytävillä voi olla hyväksyttävää? Miksi jalankulkua haittaava tai estävä pysäköinti voi olla heikosti valvottua ja sallittua jalkakäytävällä? Kuinka kapeaksi tai ahtaaksi tuntuiseksi kohtaamistilanteessa voidaan esteettömänä pidettävä ja turvalliseksi koettava jalkakäytävä suunnitella tai toteuttaa, entä jos sille on osoitettu myös yhdistetty pyörätie? Pitäisikö liikennemerkeille ja muille jalkakäytävälle asennettaville liikenteenohjauslaitteille säätää alin turvallinen sanktioitu asennuskorkeus? Tarvitaanko jalkakäytävillä tai pyöräteillä turvallisia risteys- ym. näkemiä? Missä kulkee kadunpitäjän ja tontin omistajan vastuuraaja, kun raput tai muut rakenteet ulottuvat katusuunnitelman mukaan toteutetulle yhdistetylle jalkakäytävälle ja pyörätielle tai ajoneuvojen pysäköinti tapahtuu liikennemerkein osoitettuna ajoradasta korotettuna erottelemattomana samassa tasossa jalkakäytävällä jalankulun kanssa? Kuinka jalankulkija jalkakäytäväksi olettamansa pysäköintiruuduksi myöhemmin paljastuvan alueen liukkaudesta johtuvan tapaturman sattuessa pystyy selvittämään tai osoittamaan vastuunkantajan? Kuka ja kuinka saa mainostaa jalkakäytävällä? Voisiko katualueeseen rajoittuvan tontin omistaja miltei osin käyttää talvella tarvittaessa tonttinsa kohdalla olevaa jalkakäytävää, maksullisia pysäköintipaikkoja tai vaikkapa viereistä torialuetta väliaikaisena lumitilana, vaikka korvausta vastaan kuten rakennushankkeeseen ryhtyvät käyttävät yleisiä alueita työskentely-, varastointi- tai pysäköintikäyttöön? Onko riittävästi lumien sulatukseen soveltuvaa lumien väliaikaista säilytystilaa ja alueiden kuivatusta suunniteltu pelkästään erillisiin lumen vastaanottopisteisiin? Miten jalkakäytävälle asennettujen liikennemerkkien, valaisintolppien, opastinpylväiden tai muiden vastaavien pistemäisten rakenteiden sijainti, määrä tai laatu vaikuttavat jalankulkijana koettuun ja toteutuneeseen fyysiseen esteettömyyteen ja alueiden hoitoon tai kunnossapitoon? Kuinka julkisen tilan tarjouma (engl. affordance) tulisi ottaa huomioon tai arvioida esteettömyyden kannalta? Tulisiko esitettyjä ongelmia lähestyä kaupunkikuvaan tai -suunnitteluun liittyvinä teknisinä, taloudellisina, toiminnallisina, sosiaalisina vai oikeudellisina kysymyksinä? Turvallisuuden tunne ja viihtyisäksi koettava ympäristö luovat tarjouman perusteella syntyviä toimintamahdollisuuksia, joiden kesken teemme mm. reittivalintoja käytettävissä olevien vaihtoehtojen välillä. Jalankulun esteettömyyteen vaikuttavia tekijöitä on runsaasti. Aste-eroja voisi karkeasti jakaa esteettömyyttä haittaaviin, vaarantaviin tai kokonaan jalankulun estäviin. Kokonaan estäviä esimerkkejä voivat olla totaaliset kiellot ilman kiertotiejärjestelyjä tai vaihtoehtoisesti väliaikaisin opastetuin kiertotiejärjestelyin. Kiertomatkan pituus ja turvallisuus määrittelevät kiertohaitan suuruutta. Eri asteisen esteettömyyden määrittelyä voisi jatkaa erillisenä tutkimuskohteenaan. Edellä esitetyt kysymykset ovat tämän tutkielman osalta ensisijaisesti reto-

risia, mutta tutkimusongelmaa kuvaavia. Kirsti Pesola on pelkistänyt Esteettömyysoppaansa esteettömyyden olemusta tiivistyksellä, joka on sisällytetty tähän tutkielmaan liitteessä neljä (Pesola, 2009).

1.3 Tutkimusalue ja havainnointimenetelmä

Tutkielman esteettömyyshavaintoja kerätään Lohjan kaupunkikeskustan alueelta. Ydinkeskustaksi määritellään alue, jolla pysäköinti on maksullista tai aikarajoitettua. Havaintojen painopistealue sijoittuu Suurlohjankadun, Kauppakadun ja Laurinkadun rajaamaan alueeseen, jossa jalankulkijamäärät ovat suurimmat runsaan palvelutarjonnan myötä. Keskusta-alueella on myös runsaasti toimistoja ja virastoja. Alueen liikenne on henkilöautopainotteista. Suurlohjankadun liikennemäärät ovat huomattavan suuret myös raskaiden ja pitkien 8-9 akselisten ajoneuvoyhdistelmien osalta. Raskaiden ajoneuvojen kaupungin läpi kulkeva reitti Suurlohjankatua pitkin jakaa kaupungin jalankulkumahdollisuuksia, koska leveän kadun ylittämiseen on vain muutama suojatie, joista suuri osa on valo-ohjattuja ja toimii enimmänsä ajan kytkinohjattuna suosien jopa kohtuuttoman tuntuisesti ajoneuvoliikennettä. Pituukseltaan n. 20-metrinen ajoneuvoyhdistelmien teoreettinen etenemä 40 km/h nopeudella on n. 11 m/s. Täydellä kaupunkinopeudella raskaan ajoneuvoyhdistelmän pistemäisen kohteen ohitus kestää n. kaksi sekuntia ja nopeuden puoliintuessa neljä sekuntia. Liikennevalojen mitoitukselle kuvattu viive on tuntuva.

Keskusta-alueen jalkakäytävien efektiivinen, jalankulkijan jatkuvasti käytettävissä oleva esteetön leveys vaihtelee tuntuvasti. Katusuunnitelmissa käytössä on yleisesti teoreettinen mitoitusterveys, joka voi olla oleellisesti efektiivistä leveyttä laajempi luoden siten virheellistä mielikuvaa lähtötilanteesta suunnitelmien toiminnallisuutta palvelevia ja tukevia ratkaisuja piirustuksien perusteella arvioitaessa. Leveäköiltä vaikuttavien jalkakäytävien ennalta tunnistettavina ongelmina ovat pyöräilijät ja pysäköinti. Tieliikennelaki sallii poikkeustapauksissa pysäköinnin jalkakäytävälle esim. kivijalkakauppojen huollolle, postikuljetuksille, muuttoautoille jne. Jalkakäytävien mitoitusterveys kuitenkin vain harvoin riittää sekä pysäköintiin että ajoneuvon turvalliseen ohitusmahdollisuuteen jalkakäytävällä. Kadun varressa on usein pysäköinti tai pysähtyminen kielletty ja korkea reunakivi estää tai haittaa tuntuvasti tavaroiden siirtämistä pumppukärryillä. Vastuu kuljetuksista, jalankulun esteettömyyden ylläpitämisestä ja kuljetuksiin liittyvästä työturvallisuudesta on harkitusti siirretty ajoneuvojen kuljettajille.

Mikrohavainnointiin perustuva tutkimusmenetelmä saa mallinsa William Whyten ja Jan Gehlin julkaisuista. Mikrohavainnointi poikkeaa Whyten ja Gehlin tutkimusasetelmista ja -menetelmistä kohdistuessaan lähes pelkästään ympäristön fyysiseen esteettömyyteen. Whyte ja Gehl ovat kuitenkin luoneet esikuvan ja mallin tässä tutkielmassa sovellettavalle havainnointi- ja tutkimusmenetelmälle.

Mikrohavainnoinnissa tutkimusalueella tehdään havaintoja kuvaamalla ympäristöä toistuvasti, jotta sään, vuodenaikojen ja muiden vastaavien tekijöiden vaikutusta fyysiseen esteettömyyteen pystytään arvioimaan. Havaintokohteina ovat jalankulkureitit, jalkakäytävät, rakenteet, laitteet, työmaat jne.

Kuvien informaation sisältö on huomattavasti muistiinpanoja suurempi ja kuvatulkinnoja on pystytty täydentämään myöhemmin. Tutkielman havaintoja on tehty ympäri vuoden lähes kahden vuoden ajan ja kuvien määrä ylittää 10.000 otosta.

Otettujen kuvien perusteella on tutkielman raportoinnin muodoksi muovaantunut jako korttelikohtaiseen tarkasteluun ja toisaalta yksittäisten havaintojen perusteella toistuvasti tunnistettuihin tapahtumiin. Kuvatut kohteet kuvaavat kuvaushetken tilanteita. Yksittäisten kuvien tulkinnan yleistäminen saattaa johtaa virheellisiin tai puutteellisiin tulkinnoihin. Toistuvasti tapahtumien syitä on mahdollista arvioida paremmin. Tähän tutkielmaan sisältyvät tulkinnot ja päätelmät kuvaavat tutkielman laatijan käsityksiä tai tulkinnoita tilanteista tai toiminnoista, joita on tarkasteltu toistuvasti tapahtuvina. Kuvaustilanteita ei ole lavastettu.

1.4 Rajauksia

Tämän tutkielman tavoite liittyy katutilan fyysiseen esteettömyyteen ja sisältyy tutkimuskohteena kaupunkitutkimuksen aihepiiriin. Katutila käsitteenä sisältyy osaksi julkista tilaa, joka on ulottuvuudeltaan katuja tai yleisiä tiloja laajempi ja muodostaa merkittävän osan kaupunkikuvasta. Järjestyslaissa määritelty julkinen tai puolijulkinen tila voi jatkua sisälle rakennuksiin. Katutila ei kata liikennealueita (KML 554/1994). Katusuunnitelmien ja rakennustai muiden rasitteiden tarkempi tutkiminen tai arkistotutkimukset eivät sisälly tähän tutkielmaan työmäärärajoitusten vuoksi. Maankäyttö- ja rakennuslain, MRL (132/99), 159§:n 1 mom. 2) -kohdan mukaan voidaan asemakaavan edellyttämää yleistä jalankulkua varten perustaa rakennusrasite tontin alueelle, jolloin rasitteena yleiselle jalankululle varattu alue ei sisälly katusuunnitelmaan, vaan muodostaa alueellisesti kohdistuvan rasitteen rasitetun kiinteistön alueelle.

Lainsäädännön osalta pidättäydytään työn laatimisajankohtana voimassa oleviin lakeihin ja tarvittaessa niiden tulkinnoihin.

Este tai esteettömyys syntyy harvoin sitä erikseen tiedostamatta kaavoituksen yhteydessä suunnittelemana. Esteiden tai esteiden ympäristö muodostuu toteutuksen yhteydessä, joskin kaavoituksen mahdollistamalla myötävaikutuksella. Esteettömyys on liikkumisen houkuttelevuutta, yleistä viihtyisyyttä ja turvallisuuden tunnetta edistävä tai parantava tekijä, jossa toimintamahdollisuuksien yhdenvertainen toteutuminen tai toteutumattomuus on James Gibsonin luoman tarjouma-käsitteen (engl. affordance) myötä tunnistettavissa toimintavaihtoehtoina ja havaittavissa eri tavoin vuorovaikutuksena ympäristöön kulloinkin käytetyn liikkumismuodon perusteella. Kävellessä, pyörätyöillä tai pyöräillen samassa tilassa liikkuvat tekevät erilaisia havaintoja ja kokevat saman ympäristön luomia tarjoumia erilaisina. Esteettömyyden tai esteiden syntyminen ei tämän tutkielman kannalta kuitenkaan ole olennaista, tarjouma on. Tarjouman perusteella syntyy havainnoitsijalle käsitys myös mm. havaintopiirissä olevan ympäristön luomasta esteettömyyden toteutumismahdollisuudesta ympäristön vaihtoehtoisissa kulkusuunnissa. Houkuttelevaksi ja viihtyisäksi koetun ympäristön esteettömyys koetaan eri tavoin kuin yksitoikkoiseksi tai turvattomaksi koetun. Tämän tutkielman osalta erään ongelman muodostaa jo J. J. Gibsonin tunnistama kolmiulotteisen ympäristön tarkastelu kaksiulotteisena tietyltä kuvauskorkeudelta nähtynä (Gibson 1986). Mitä me havaitsemme ja mitä meiltä jää havaitsematta? Värien erottaminen vaatii hyvän näkökyvyn

lisäksi ainakin riittävästi valoa. Värisokeus ja erilaiset näkövammot ovat kohtuullisen yleisiä. Gibsonin luoma tarjouma-käsite avaa esteettömyyteen mielenkiintoisia näkökulmia havainto- ja ympäristöpsykologian lähtökohdista.

Mitä ovat MRL (132/99) 167§:n tarkoittamat hyvän kaupunkikuvan ja viihtyisyyden vaatimukset? Kaupunkikuva kertoo itsessään painopisteen muodostuvan visuaalisista havainnoista, mutta ei kaupunkikuvasta voi irrottaa melua tai hajujakaan kokonaisuuden kärsimättä. Viihtyisyyden voi toisinaan aistia vaikka silmät kiinni, esimerkiksi kun aurinko on nousemassa, linnut laulavat, kukat tuoksuvat ja kaupunki on vasta heräämässä ja käynnistämässä toimintojaan. Poikkeako ympäristökuva käsitteenä tai sisällöltään kaupunkikuvasta. Kaupunkikeskustoissa ympäristön elvyttäviä vaikutuksia voi tunnistaa tai kohdata harvoin.

Kunnan määräämä viranomainen valvoo osaltaan, että liikenneväylät, kadut, torit ja katuaukiot sekä puistot ja oleskeluun tarkoitetut ulkotilat täyttävät hyvän kaupunkikuvan ja viihtyisyyden vaatimukset. Kevyen liikenteen väylät tulee säilyttää liikkumiselle esteettöminä ja turvallisina. Valvonnan tulisi edellyttää säännöllisiä tarkastuksia ja tarvittaessa korjauskehoituksia tai -toimenpiteitä riippuen toimintojen ulkoistuksen asteesta. Seurantatoimenpiteistä voisi helposti kertoa asukkaille kaupungin verkkosivuilla ja sosiaalisen median kautta.

Esteettömyyden tai turvallisuuden sisältöä tai laajuutta ei ole lakisääteisesti määritelty, joten valvonnalle asetettuja edellytyksiä tai valvonnan kohteilta vaadittavia ominaisuuksia ei kansalainen pysty kyseenalaistamaan. Viranomaisvalvonta lienee suurimmalta osalta katseella seuraamista? Palautejärjestelmän toimivuuskin epäilyttää, toimenpideajat havaittujen tai ilmoitettujen ongelmien korjaamiseksi vaikuttavat usein kohtuuttoman pitkiltä.

Raideliikenne ja sen liitynnät katutilaan on tietoisesti jätetty tutkielman ulkopuolelle. Tonttien pelastustiet ovat palo- ja pelastustoiminnan esteettömyyden kivijalkoja, jotka kuitenkin on rajattu katutilaan kuulumattomina tämän tutkielman ulkopuolelle, kuten palo- ja pelastustoimintaan liittyvät vaatimukset katutilalle kokonaisuudessaan. Lisäksi ulkoilureitit on rajattu tutkimuksen ulkopuolelle.

Valvonta on kunnan kiistattomasti määrättävä, mutta mitkä ovat valvonnan oikeudet ja resurssit tai aikataulu, jos tarvitaan korjaavia toimenpiteitä? Miten on määritelty valvottavien kohteiden kaupunkikuvalliset tai viihtyisyyden vaatimukset? Toimenpiteille ei ole lakisääteisesti asetettavissa aikataulua, toteutusta voidaan tehdä vaiheittain. Kevyen liikenteen väylälle ei ole laissa säädettyä määritelmää. Esteettömyys on lineaarinen ominaisuus, jossa epäjatkuvuus aiheuttaa totaalista haittaa. Kun haittaa ei ole tunnistettu tai kirjattu, on kyse näennäisesti toteutuneesta esteettömyydestä. Esteettömyyshaitan lisääntyessä aiheutuu turvatomuutta, mahdollisesti muita erilaisia haittoja tai häiriöitä ja altistumista tapaturmille tai muille vaaratekijöille. Liikkumisen esteettömyyttä käsitellään tässä tutkielmassa ensisijaisesti jalankulkijan kokemana katutilan fyysisenä esteettömyytenä. Kuinka pitkään ja minkä laatuista haittaa tulee sietää esteettömyyskynnystä ylittämättömänä? Pohdintaa esteettömyyden raja-arvoista, valvonnasta ja valvonnan tarpeesta voisi jatkaa omana tutkimuksenaan.

Voiko väliaikainen haitta kestää päiviä, viikkoja, kuukausia vai vuosia? Onko kaupunkisuunnittelussa tilapäinen merkitykseltään ja sisällöltään synonyymi väliaikaisuudelle. Oma kohtainen kokemukseni tämän tutkielman kohdealueella meluhaittaa aiheuttavista kadun pintaa alempana olevista kaivonkansista päättyi vastaavan virkamiehen toteamukseen, että

väliaikaista haittaa aiheuttava kansirakenne korotetaan ympäröivän päällysteen tasoon seuraavan päällystystyön yhteydessä. Näin tehtiin parin vuoden päästä, mutta ongelma siirtyi viereisten kaivojen kansiin, jotka jäivät seuraavan päällystystyön yhteydessä ajoradan päällysteen pintaa alemmalle tasolle. Kyseisen ongelmaristeyksen alueella on ajoradalla runsaasti kaivoja ja liikenne raskasta ajoneuvoyhdistelmäliikennettä. Varsinkin tyhjiä tukki-rekkojen pankot synnyttävät tärinän aiheuttamia melupäästöjä ajoneuvojen ajaessa kaivojen kansiin yli. Korjaustoimenpiteistä huolimatta vuosia kestänyt meluhaitta on lähes entisellään, melun aiheuttajan lähde on päällystys- ja korjaustoimenpiteiden myötä kuitenkin siirtynyt. Esimerkki kuvaa joko tilaajan tilaamaa ja päällysteyrakkoitsijan toteuttamaa laatua tai inkrementalistista lähestymistapaa, jossa tilaajan ja urakoitsijan yhteisestä sopimukseen perustuvasta tahtotilasta huolimatta päällysteen tasaisuus ei toteudu. Erilaisia panoksia on uhrattu molemmiin puolin riittävästi tasaisen ajoradan pinnan aikaansaamiseksi, mutta lopputuloksena ei vaikuttaisi syntyneen tavoiteltua tulosta. Syntynyt tulos on pienempi kuin siihen uhrattujen panosten summa. Väliaikaisuuden aikajänne lienee edelleen avoin.

Esteettömyyttä voi lähestyä myös mm. teknisistä, taloudellisista, logistisista, sosiaalisista, kulttuurisista, kielellisistä, viestinnällisistä tai asenteiden näkökulmista. Esteettömyyden sisällön laajuutta tai kattavuutta on vaikea rajata. Kaupunkisuunnittelun kannalta kaikkien erilaisten näkökulmien huomioonottaminen on tärkeää toimivan ja yleisesti hyväksyttävän kaupunkiympäristön ja kaupunkikuvan synnyttämiseksi. Oleellista käytettävien eri näkökulmien osalta on kysymys, keitä varten kaupunki on olemassa tai keitä varten kaupunkia suunnitellaan. Näkökulmia ei voi erottaa toisistaan unohtamatta varsinaista esteettömyyden ydinnäkökulmaa, yhdenvertaisuutta. Esteettömyyttä kuvaava englanninkielinen termi Design for All, DfA, kuvaa esteettömyyden kohderyhmän, joka kattaa kaikki. Termi kattaa kohderyhmänä asukkaiden lisäksi satunnaiset kävijät, turistit, kuurot, sokeat, pienikokoiset, invalidit, lapset, aikuiset, nuoret, vanhat, jalankulkijat, pyöräilijät, ammattiliikenteen kuljettajat, autoliijat, kaduilla työskentelevät ja liikkuvat, kaikki. Esteettömyyden toteutuminen ja kokeminen katualueilla muodostuu lukuisten erillisten rakenteellisten, toiminnallisten ja muiden tarjolla olevien toimintamahdollisuuksien holistisena summana. Kulkuyhteydet ja niiden kunto peilaavat osaltaan toteuttavan yhdyskunnan arvostuksia.

Koska kadunpito tai kadunpitoon liittyvät toimet eivät rakennuslainsäädännön perusteella ole rakennushankkeita, eivät MRL (132/99) 117e §:n esteettömyysvaatimukset koske katuhankeita tai kadulla tehtäviä viemärointi-, kaukolämpö- päällystys- tai muita rakennustoimia. Rakennushankkeilla tulee olla pääsuunnittelija (MRL 48§), katurakennushankkeissa pääsuunnittelijan nimeämistä ei edellytetä.

MRL 167 §:n 2. momentin mukaan kevyen liikenteen väylät tulee säilyttää liikkumiselle esteettöminä ja turvallisina. Tällöin lähtöolettamuksena voidaan pitää, että katualueet ovat kevyen liikenteen väylien osalta paitsi käyttöön otettaessa, myös kadulla tehtävän rakennustyön aikana esteettömiä, ellei ole kyse uudistyömaasta. Kevyen liikenteen väylällä tulkitaan tässä tutkielmassa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti tarkoitettavan katualueella katu- ja jalankulusta jalankululle ja/tai pyöräilylle osoitettuja väylämaisia alueita, yleensä jalkakäytävää ja pyöräteitä yhdessä, erillisinä tai erikseen. Jalankulun esteettömyyden käsitettä tarkastellaan tässä tutkielmassa tehtyjen havaintojen perusteella tunnistettavien puutteiden tai ongelmien avulla olettaen katualueen liikenteelle luovutettaessa olleen ja säilyvän erityisesti jalankulun, mutta myös jalkakäytävään yhdistetyn polkupyöräilyn kannalta esteettömänä.

Moottoriajoneuvoliikenteen osalta katujen esteettömyyttä ei edellytetä, vaan vaatimukset kohdistuvat tällöin lähinnä ajoratojen rakenteisiin, laitteisiin ja tekniseen toimivuuteen.

Jalankulkijan ja pyöräilijän esteettömyyskokemukset poikkeavat näkökulmaltaan merkittävästi autoilijan tai joukkoliikenteessä matkustavan kokemuksista. Julkisella liikenteelläkin on omat haasteensa esteettömyyden suhteen, joskin joukkoliikenteen esteetöntä liikkumista edistetään sekä rakenteellisin ratkaisuin yksityisautoilua rajoittamalla tai häittäamalla että lainsäädännön keinoin. Paitsi liikkumismuoto ja olosuhteet myös mm. liikkujan ikä, kyvyt, kognitiiviset ominaisuudet, vammat ja liikkumiseen käytettävät apuvälineet vaikuttavat koettuun esteettömyyteen tai esteettömyyden toteutumattomuudesta aiheutuvaan haittaan. Katutilan osalta ei myöskään hoidon ja kunnossapidon osuutta ja vaikutusta esteettömyyden ylläpidossa voi väheksyä. Nopeusrajoitukset ja ajoneuvoliikenteen toteutuneet ajonopeudet ohjaavat liikennekäyttäytymistä ja muokkaavat ja rajaavat osaltaan kaupunkitilaa. Esteettömyyden kokeminen on erilaista tutussa ympäristössä verrattuna turistina koettavaan uuteen tai ennenkokemattomaan.

Tutkimuksen kohteena olevalla lähiympäristöllä tarkoitetaan tässä tutkielmassa ensisijaisesti jalankulkijan kävellessä tavoittamaa kaupunkikeskustan lähielinpiiriä, kaupunginosaa tai muuta erikseen yksilöimätöntä yksilön kokemaa pääosin asemakaavoitettua elinympäristöä, jossa etäisyydet jalkaisin liikuttaessa olosuhteista riippuen ovat usein enintään 500-1000 m. Vastaavat etäisyydet ovat pyöräillen muutamia kilometrejä ja autolla kuljettajan valittavissa tarpeen mukaan. Joukkoliikenteen osalta linjastojen kattavuus, vuorovälit, etäisyys pysäkille ja pysäkiltä edelleen sekä mahdolliset vaihdon tarpeet asettavat asukkaita tarjolla olevien reittien suhteen keskenään erilaiseen asemaan. Tämä tutkielma painottuu kävellessä eri aistein hahmotettavaan yleisten katualueiden fyysiseen esteettömyyteen unohtamatta kuitenkin liityntöjä muihin liikennemuotoihin.

Fyysisellä esteettömyydellä (engl. accessibility), ei tässä tutkimuksessa tarkoiteta saavutettavuutta (engl. accessibility), johon aina liittyvät mm. matkan tarkoitus, lähtöpiste, kohde ja matkan usein ennakoitavissa oleva kesto käytettävissä olevalla tai käytettäväksi valitulla kuljetavalla. Jalkaisin tai apuvälinein lähiympäristössä tapahtuva itsenäinen päämäärätönkin liikkuminen voi auttaa tai helpottaa tunnistamaan viihtyisäksi, houkuttelevaksi ja turvalliseksi koettavia reittejä ja ympäristöä, jossa esteettömyys voi toteutua. Esteettömyyden kokeminen ei edellytä päämääräorientoitunutta liikkumista vaan voi tarkastelun kannalta olla myös kohdekohtaista, pistemäistä oleilua tai ajankuluksi tapahtuvaa päämäärätöntä kuljeskelua.

Erään merkittävän ongelman muodostavat kevyen liikenteen ja kevyen liikenteen väylän määritelmien puute. Tässä tutkielmassa lähtöoletuksena on, että maankäyttö- ja rakennuslaissa mainittuja kevyen liikenteen väyliä ovat vahvistettuihin asemakaavoihin perustuvissa katusuunnitelmissa osoitetut jalkakäytävät, jalankulkuun ja pyöräilyyn osoitetut alueet, suojatiet ja pyörateiden jatkeet sekä näiden lisäksi väliaikaiset, katusuunnitelmissa vahvistumattomat katutöiden aikaiset erikseen merkityt tai opastetut jalankulun ja pyöräilyn yhteydet sellaisina kuin ne on määritetty tieliikennelaissa.

Kevyttä liikennettä ovat jalankulku ja pyöräily myös erilaisin apuvälinein liikuttaessa. Joukkoon voisi kuulua myös ratsastus, joka voisi lisäksi määriteltynä olla sallittua, mutta

joka tässä tutkielmassa kuitenkin harvinaisen esiintymisensä takia sivuutetaan. Termien kevyt liikenne ja kevyen liikenteen väylä käyttöä vältetään tässä tutkielmassa tietoisesti niihin liittyvän epäselvän yksilöinnin ja määrittelyn puutteen vuoksi.

Kevyellä liikenteellä tässä asemakaava-alueiden katualueita koskevassa tutkielmassa tarkoitetaan kuitenkin jalankulkua, rullaluistelua, hiihtoa, rullahiihtoa, rullaluistelua, potkupyöräilyä, potkulautailua ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin tai vastaavan laitteen käyttäjiä sekä polkupyöräilyä.

Polkupyörä määritellään ajoneuvolain (1090/2002) 19 §:ssä:

19 § (12.12.2014/1042) Muut moottorittomat ajoneuvot

Polkupyörällä tarkoitetaan:

1) yhden tai useamman henkilön tai tavaran kuljettamiseen valmistettua polkimin tai käsikammin varustettua ajoneuvoa, joka voi myös olla varustettu sellaisella enintään 250 watin tehoisella sähkömoottorilla, joka toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa;

2) sellaista potkupyörää tai muuta vastaavaa moottoritonta ajoneuvoa, jolta koon tai käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää heijastin- ja valaisinvaatimusten sekä muiden polkupyörää koskevien keskeisten turvallisuusvaatimusten täyttymistä.

Jalankulkua ja pyöräilyä tarkastellaan tässä tutkielmassa erillisinä kulkumuotoina. Pyöräily on ajoneuvoliikennettä, jossa nopeudet voivat olla huomattavasti jalankulkuvauhtia suuremmat.

Erilaisten esteiden ja häiriötekijöiden vaikutus voi olla olemassa, vaikka kukaan ei olisi niitä tarkasteluhetkellä kokemassa, tästä hyvänä esimerkkinä häikäisy, heijastukset ja syntyvät varjot katutilassa. Sanotaan, että sateen jälkeen aurinko paistaa kaikille. Ihmisten hämäränäkökyky kuitenkin vaihtelee ja valonarkuuttakin esiintyy. Vasten aurinkoa kuljettaessa reitin valintaa voi ohjata varjoisemman reitin houkuttelevuus tai häikäisyn haittojen vähentäminen esimerkiksi aurinkolasein. Jos kulkijoita ei ole, haittaa häikäisystä ei juuri synny. Vastavaloon katsottaessa kontrasti varjon puolella voi estää esimerkiksi jalankulkijoiden tai liikennemerkkien sisällön tunnistamisen. Häikäisyyn voi jossain määrin varautua, mutta tilanne voi yllättää. Häikäisyn, heijastusten sekä varjostusten ja varjojen vaikutukset ovat niiden omien erityispiirteiden ja ominaisuuksien sekä haasteellisen tutkittavuuden vuoksi rajattu tämän tutkielman ulkopuolelle.

Mielenkiintoisen näkökulman on tarjonnut myös pohdiskelu siitä, miten jalkakäytävälle tai yhdistetylle jalkakäytävälle ja pyörätielle sijoitettu ajorataan tai pysäkkilevennykseen rajoittuvan linja-autopysäkin laiturialue vaikuttaa jalkakäytävän tai pyörätien esteettömyyseen käyttöön. Ovatko pysäkki- tai laituri-/odotusalue osa jalkakäytävää vai jalkakäytävä osa pysäkkiä ja laituri-/odotusaluetta? Onko pysäkillä ulottuvuutta jalkakäytävällä kuten ajoradalla? Koska matkustajasta tulee jalankulkija? Odottaako pysäkillä seuraavaa linja-autoa jalankulkija vai matkustaja? Pysäkki on käsitteenä hybridi. Ajorataan sisältyvä tai liittyvä pysäkki-alue on tarkoitettu linja-autoille. Ajoradan ulkopuolella sijaitsee matkustajille tarkoitettu

linja-autoon astumista odottavia ja linja-autolla pysäkillä saapuvia matkustajia varten osoitettu erikseen rajaamaton ja määrittelemätön laiturialue, jolla voi sijaita pysäkkikatos varusteineen antamassa matkustajille suojaa. Miten pysäkkimerkki vaikuttaa jalankulkijoihin tai kadunpitäjän oikeuteen käyttää pysäkkialuetta ja -katosta esim. mainostamiseen? Pysäkki-teema sisältyy tähän tutkielmaan sikäli, kuin sen katsotaan vaikuttavan esteettömyyden toteutumiseen tutkimusongelman puitteissa.

Tutkielman yhteydessä ei ole käytetty melumittaria, mittanauhaa, oikolautaa tai muita arvioinnin apuvälineitä kameraa lukuun ottamatta. Kyseessä ei ole kunnallisteknisten mitoitus-ten arviointi, vaan ympäristön toiminnallista tarkastelua ja toiminnallisuuden arviointia. Havainnointi tehdään valokuvaamalla esteettömyyttä haittaaviksi arvioituja tai epäiltyjä kohteita. Kohteiden valokuvaamiseen on käytetty pokkari- ja kännykkäkameroita, joiden ominaisuuksia voinee kutsua enintään välttäviksi, mutta otettujen kuvien informaatioisisältöä riittäviksi. Laadukkaaseen makro- tai telekuvaukseen eivät kännykän tai pokkarin ominaisuudet riitä. Hämärässä, pimeässä tai sateisessa säässä otettujen kuvien informaatioisisältö heikkenee tuntuvasti hyvällä säällä valoisan aikaan otettuihin kuviin verrattuna eivätkä ne siten juurikaan sovellu käytettäväksi painetun julkaisun tekstin tukena. Esteettömyyden toteutumisen arvioimisen kannalta olosuhteet ovat mitä mielenkiintoisimpia aamu- ja iltapäivähämääriä! Kuvien määrää ei ole kuvaushetkellä rajoitettu, mutta tilanteet ovat toisinaan ohi nopeasti, jolloin kuvien tarkennus ja raja-
aus ovat olleet varsin haastavia. Valokuvat on otettu kameroiden automaattiasetuksin käsivaralta. Havainnointia on pääsääntöisesti tehty klo 8-18 välisenä aikana kaikkina viikonpäivinä yli vuoden kestäneen havainnointikauden aikana. Kännykkäkameraa on helppo kuljettaa ja se on usein mukana, sen valovoimaa ja kuvausominaisuuksia voi tämän tutkielman tarpeeseen nähden pitää riittävinä ja mikä parasta, otosten tallennukseen on käytettävissä pilvipalvelu, jota ilman havainnoinnin tuloksena kymmenissä gigabiteissa mitattavien tuhansien kuvien tietosisällön säilyttäminen ja käsittely muuttuisi erittäin työläästä lähes mahdottomaksi.

Tämän tutkielman tavoitteena ei ole tuottaa toimenpide-ehdotusta havaittavien fyysistä esteettömyyttä haittaavien kohteiden tai olosuhteiden korjaamiseksi, vaan ainoastaan tunnistaa ja määrittää katutilan estevaikutusten aiheuttajia esteettömyyttä koskevan määrittelyn selkiinnyttämiseksi ja ehkä mahdollisuuksia toisenlaisiin ratkaisuihin, kuin mihin tutkielman kohdealueella on tutkielman laatimisen yhteydessä tehtyjen havaintojen perusteella päädytty.

Parhaillaan käynnissä oleva tieliikennelain uudistuksen vaikutukset on tietoisesti jätetty tämän tutkielman ulkopuolelle huolimatta lakiuudistuksen ja tutkielman yhteisestä rajapinnasta. Lakiuudistukseen sisältyvät liikennettä ja katuja koskevat uudistukset ja määräykset toteutuvat katualueilla vasta lakiuudistuksen tultua voimaan.

Työn rajauksen ulkopuolelle on jätetty poliittiset ja viranomaistoimivaltakysymykset, joilla ei oleteta olevan merkitystä havaittavaan, toteutuneeseen esteettömyyteen. Työn rajauksen ulkopuolelle on lisäksi jätetty katualueella tapahtuneiden onnettomuuksien tai tapaturmien tarkastelut.

Työssä olevat lähdeviitteettömät valokuvat ovat tekijän ottamia ja pakattuina JPEG-formaattiin. Kuvia voi olla eri tavoin käsitelty, pienennetty tai suurennettu tavoitteena tukea tekstiä

visuaalisesti. Kuvissa voi ilmetä epätarkkuutta, jota pahoittelen, mutta joka ei kuitenkaan vaikuttane oleellisesti kuvien informaatioisisältöön.

1.5 Tutkielman rakenne

Kirjallisuustutkimusosiossa luvussa 2 käydään läpi lainsäädännössä julkiseen tilaan liittyviä määritelmiä ja tutustutaan soveltuvin osin katutilan teknisiin ominaisuuksiin. Teknisiä ominaisuuksia määritteleviä mitoitusperusteita sovelletaan kaupunki- ja hankekohtaisesti. Mitoitukset luovat puitteita esteettömyyden toteuttamiselle, mutta tässä tutkielmassa kohteena ovat vain olemassa olevat rakenteet ja niiden toiminnallisuuden arviointi esteettömyyden suhteen. Yhdyskuntatekniset mitoitukset, joita tässä tutkielmassa ei käsitellä, luovat puitteet toteutukselle, jota ratkaisevasti ohjaa kaavoituksen perusteella muodostunut tila. Luvussa 2 käydään tämän jälkeen läpi tässä tutkielmassa yleisiin alueisiin sovellettavaa sekä fyysiseen esteettömyyteen liittyvää lainsäädäntöä ja kirjallisuutta. Varsinaista katutilan esteettömyyttä käsittelevää kirjallisuutta on niukasti katutilan mitoitusta koskevia ohjeita ja työselityksiä lukuun ottamatta. Katutilan esteettömyyttä käsitteleviä tai sivuavia opinnäytteitä ja väitöskirjoja on aiheen kiinnostavuudesta ja merkittävyyydestä huolimatta laadittu niukasti.

Esteettömyys-käsitteen selkiinnyttämiseksi tutkielmaan sisältyy esimerkkitapausten avulla fyysistä esteettömyyttä havainnoiva mikroempiirinen tapaustutkimus länsi-uusmaalaisen Lohjan kaupungin keskusta-alueella. Ydinkeskustaksi tässä tutkielmassa on määritelty alue, jolla pysäköinti on maksullista tai aikarajoitettua. Tarkastelu painottuu keskustan maksullisen pysäköinnin alueelle, jossa jalankulkuliikennettä on runsaasti. Luvussa kolme kuvataan tapaustutkimuksen kohdealuetta, käytettäväksi valikoitunutta havainnointi- ja tutkimusmenetelmää sekä käydään läpi havaintoja kolmen keskustakorttelin osalta. Myös tapaustutkimuksen kohteena olevaa kaksikielistä Lohjaa sekä esteettömyyden arviointia tukevia viihtyisyyttä ja turvallisuuden tunnetta käsitellään luvussa kolme esimerkkitapausten yhteydessä. Osa asiasisältöä on upotettu kuvateksteihin, jotka syventävät varsinaista havaintojen tarkastelua. Luvussa kuvataan lisäksi läpi omana kappaleenaan yksittäisiä, mutta toistuvasti havaittuja, tämän tutkielman yhteydessä tehtyjä fyysiseen esteettömyyteen vaikuttavia tai siihen liittyviä havaintoja.

Luvussa neljä käydään läpi yksittäisten, toistuvien tutkimushavaintojen perusteella tehtyjä erillisiä fyysiseen esteettömyyteen vaikuttavia tai siihen liittyviä havaintoja ja päätelmiä. Kuvatut kohteet ovat valikoituneet kuvahavaintoja jälkikäteen analysoitaessa esteettömyyteen vaikuttavina tai siihen liittyvinä mielenkiintoisina usein toistuvina ja siten johtopäätöksiin liittyviin tulkintoihin vaikuttavina tekijöinä.

Analysointia ja johtopäätelmiä on koottu lukuun viisi.

2 Normatiivista ja teoreettista perustaa

2.1 Esteettömyydestä ja sen edellytyksistä

Esteettömyys on käsitteenä holistinen kokonaisuus, jossa jalankululle osoitetun fyysisen ympäristön esteettömyyden, viihtyisyyden ja turvallisuuden tunteen lisäksi tulee toteutua ainakin johdonmukaisen tulkittavuuden, tunnistettavuuden ja toteutuksen vaatimukset, jolloin käsitteeseen voitaneen liittää myös viestinnällistä ja ymmärrettävyyden esteettömyyttä. Koska esteettömyys on ennen kaikkea yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoisuutta korostava käsite, esteettömyys ei ole rajoittavaa tai poissulkevaa, vaan kaikille yhteinen tärkeä tekijä. Jotta esteettömyys voisi toteutua, se tulee ymmärtää kaikille tarkoitetuksi arkiseksi ominaisuudeksi, joka toteutuu ja voidaan toteuttaa monin eri tavoin. Esimerkkinä viestinnän esteettömyydestä voidaan pitää kaksikielisyyden toteutumista julkisessa ympäristössä vähintään selaisena kuin kielilaki (423/2003) sitä edellyttää.

Tämän aineistotutkimuksen lähtökohdan muodostavat viranomaisilta edellytettävät vaatimukset. Virkavastuu ja virkavelvollisuuden toteuttaminen edellyttävät, että viranomaiset noudattavat lakeja ja asetuksia määräyksineen. Osaamattomuudesta, tulkinnallisista tai muista syistä voi aiheutua virheitä tai velvollisuuksien laiminlyöntejä. Lähtökohtaisesti virkamiehiltä edellytetään kuitenkin virantoimitusvelvollisuuksien täyttämistä ja virkatointien virheettömyyttä. Viran täyttämiseen liittyy usein koulutukseen tai kokemukseen liittyviä vaatimuksia, jotka tukevat kulloinkin sovellettavien lakien sisällön, kirjaimen ja tulkinnan yhdenmukaisuutta kansalaisten ja muiden virkamiesten ja viranomaisten kesken. Kuntien poliittiselta ohjaukselta ei vastaavia kykyjä ja osaamista lainsäädännössämme edellytetä.

Tämän tutkielman kohteena on kaupunkisuunnittelu poikkeuksellisen kattavasti elinkaarirajatteluun perustuen määriteltynä. Kaikki määrittelyn kattavat toimivaltaiset toimijat ovat virkamiehiä, joita yhdistävät ja joiden toiminnalle on yhtenäinen perusta: lainsäädännön perusteella määräytyvät vaatimukset, velvoitteet ja oikeudet. Määrittelyllä on haluttu tuoda esille perinteisen suppeamman määrittelyn mahdollistama osaoptimoitu toiminta.

Esteettömän jalankulun turvaaminen asemakaava-alueiden jalkakäytävillä on kunnissa lakisääteisesti määrättyä ja yksilöityä verraten tuore asia (MRL 132/1999). Esteettömyyteen asenteellisesti suhtautuminen vaihtelee tämän tutkielman havaintojen ja kirjallisuustutkimusten yhteydessä tehtyjen tulkintojen perusteella melkoisesti välinpitämättömyydestä ja osaamattomuudesta huolelliseen ja yhdenvertaisuutta korostavaan asiantuntijuuteen. Fyysisen esteettömyyden syvin olemus jää kuitenkin toisinaan tunnistamatta. Tämän tutkielman yhteydessä esteettömyyden arviointi havainnoimalla pyrkii lainsäädännön vaatimusten ja toteutuksen välisten epäjatkuvuuskohtien tunnistamiseen. Epäjatkuvuutta ja epäjohdonmukaisuutta voidaan pitää esteettömyyden toteutumisen ensisijaisina ilmentyminä.

Kirjallisuusosiossa käydään soveltuvin osin jalankulun tutkimiseen, edistämiseen ja kehittämiseen liittyvää aineistoa. Jalankulun ja ajoneuvoliikenteen yhdistäminen kaupunkien keskusta-alueilla on haastavaa. Turvallisuuden, elinvoimaisuuden ja viihtyisyyden ylläpitäminen edellyttäisi nykytulkinnan mukaan julkisen liikenteen kehittämistä ja muun ajoneuvoliikenteen rajoittamista. Kaupunkien keskustojen jalankulku aiheuttaa harvoin turvattomuuden tunnetta ja tuskin heikentää alueiden viihtyisyyttä, houkuttelevuutta tai elinvoimaisuutta.

Ajoneuvoliikenteen osalta on todettu päinvastaisia vaikutuksia, minkä lisäksi jalankulkijoiden tulkitaan hidastavan ajoneuvoliikennettä. Voisiko asioita sovittaa yhteen ilman vastakainasettelua? Autoilijoiden kiire vaikuttaa hyväksyttävämmältä? Ketkä ovat tässä aikajän-teeltäänkin ongelmallisessa asiassa osapuolia ja kenen tehtävänä on toimia moderaattorina, keskustelun ohjaajana?

Kävelypainotteisten keskustojen luominen on monissa kaupungeissa ollut menestystarina, joissa yksityisautoilukaan ei ole ollut pelkästään häviävä osapuoli. Välityskyvyn ja sujuvuuden parantamiseksi toteutetaan järeitä moottoriteitä kaupunkien välillä, mutta kaupungeissa liikenteen painopiste muuttuu siten, että käytettävissä oleva rajallinen tila sekä liikennemäärät ja -muodot eivät suosi tai mahdollista yksityisautoilun edistämistä. Ratkaisuna ei enää toimi jalkakäytävien kaventaminen ja kaistojen lisääminen vaan eri liikennemuotojen kehittäminen kokonaisuutena, johon liittyy yksityisen ajoneuvoliikenteen rajoittaminen.

Vaatus yhdenvertaisuudesta ja tasapuolisuudesta ei tarkoittane sitä, että jalankulkijoista tehdään autoilijoita tai matkustajia, vaan sitä, että kaupunkien keskustoissa yksityisautoilusta lyhyillä keskustaosuuksilla mahdollisuuksien mukaan luovutaan ja siirrytään jalankulkuun tai joukkoliikennepalveluihin sekä annetaan jalankulkijoiden jatkaa jalankulkijoina esteettömillä jalkakäytävillä. Urbaani kehitys vaatii muutosta yksityisautoilua suosivaan ja painottavaan paradigmaan.

Esteettömyyden osalta kehitystä on vienyt eteenpäin vammaisten tarve ja halu osallistua ja kehittää yhteiskuntaa, jossa mm. yhdenvertaiset itsemääräämisoikeudet ja mm. mahdollisuudet liikkua esteettömästi toteutuvat tasapuolisesti kaikille. Suunnitteluperiaate suunnittelua kaikille - design for all toteuttaa tätä käytännössä ja tunnustaa osaltaan, että muunlainen suunnittelu on ollut lokeroivaa ja jonkin ryhmän etuja painottavaa muiden kustannuksella. Suomenkin ratifioiman YK:n vammaisia koskevan yleissopimuksen ja sitä tukevan Terveysten ja hyvinvoinnin laitoksen määrittelemän esteettömyysperiaatteen toivoisi ohjaavan vammaissopimuksen tavoitteiden mukaista täytäntöönpanoa kaikissa tilanteissa.

2.2 YK:n yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista ja sopimuksen valinnainen pöytäkirja

Suomi allekirjoitti YK:n yleissopimuksen vammaisten henkilöiden oikeuksista vuoden 2007 maaliskuussa. Vammaisyleissopimuksen ratifiointia koskeneen hallituksen esityksen eduskunta hyväksyi maaliskuussa 2015. Suomen osalta YK:n yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista tuli voimaan 10.6.2016.

Yleissopimuksen esteettömyyttä ja saavutettavuutta koskevan 9. artikla on sisällöltään seuraava:

1. Jotta vammaiset henkilöt voisivat elää itsenäisesti ja osallistua täysimääräisesti kaikilla elämänalueilla, sopimuspuolet toteuttavat asianmukaiset toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille muiden kanssa yhdenvertaisen pääsyn fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään, muun muassa tieto- ja viestintäteknologiaan ja -järjestelmiin, sekä muihin yleisölle avoimiin tai tarjottaviin järjestelyihin ja palveluihin sekä kaupunki- että maaseutualueilla. Näitä toimia, joihin sisältyy saavutettavuuden esteiden tunnistaminen ja poistaminen, sovelletaan muun muassa:

a) rakennuksiin, teihin, kuljetukseen sekä muihin sisä- ja ulkotiloihin, koulut, asunnot, terveydenhuoltoyksiköt ja työpaikat mukaan lukien;

b) tiedottamiseen, viestintään ja muihin palveluihin, sähköiset palvelut ja pelastuspalvelut mukaan lukien.

2. Sopimuspuolet toteuttavat asianmukaiset toimet, joilla:

a) kehitetään ja saatetaan voimaan yleisölle avoimien tai tarjottavien tilojen ja palvelujen saavutettavuutta koskevia vähimmäisstandardeja ja -ohjeita ja valvotaan niiden täytäntöönpanoa;

b) varmistetaan, että yksityiset tahot, jotka tarjoavat yleisölle avoimia tai tarjottavia tiloja ja palveluja, ottavat huomioon kaikki esteettömyyden ja saavutettavuuden osatekijät vammaisten henkilöiden kannalta;

c) annetaan sidosryhmille koulutusta vammaisten henkilöiden kohtaamista esteettömyys- ja saavutettavuuskysymyksistä;

d) tuotetaan yleisölle avoimien rakennusten ja muiden tilojen opastetekstit piste- tai kirjotuksella sekä helposti luettavassa ja ymmärrettävässä muodossa;

e) järjestetään avustajia ja muuta apua, mukaan lukien oppaat, lukijat ja koulutetut viittomakielen tulkit, helpottamaan yleisölle avoimien rakennusten ja muiden tilojen esteettömyyttä;

f) edistetään muita asianmukaisia vammaisten henkilöiden avustamisen ja tukemisen muotoja tarkoituksena varmistaa heille tiedon saavutettavuus;

g) edistetään uusien tieto- ja viestintäteknologioiden ja -järjestelmien, myös internetin, saavutettavuutta vammaisille henkilöille;

h) edistetään saavutettavien tieto- ja viestintäteknologioiden ja -järjestelmien suunnittelua, kehittämistä, tuotantoa ja jakelua varhaisessa vaiheessa siten, että näistä teknologioista ja järjestelmistä tulee saavutettavia mahdollisimman alhaisin kustannuksin.

2.3 Esteettömyysperiaate

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, THL, on määritellyt esteettömyysperiaatteen Vammaispalvelujen käsikirjassa. Käsikirja on julkaistu verkossa, josta ohessa ote:

Esteettömyysperiaate

Periaate, jonka mukaan rakennetun ympäristön, tuotteiden ja palvelujen tulee olla mahdollisimman toimivia, helppokäyttöisiä ja helposti saavutettavia. Perinteisesti esteettömyys on liitetty rakennettuun ympäristöön, mutta viime aikoina käsite on laajentunut kattamaan myös palvelujen, viestinnän ja ihmisten välisen vuorovaikutuksen esteettömyyden.

Yhteiskunnan esteettömyys vähentää erityisratkaisujen tarvetta esimerkiksi vammaisille ihmisille. Esteettömyys voi olla esimerkiksi fyysistä, sosiaalista tai taloudellista. Esteettömyyteen liittyvät myös asenteet.

Fyysisellä esteettömyydellä tarkoitetaan esimerkiksi ympäristön, infrastruktuurin sekä käytössä olevien laitteiden, ohjelmistojen ja palvelujen hyvää saavutettavuutta ja käytettävyyttä.

Sosiaalisella esteettömyydellä tarkoitetaan eri sosiaaliryhmiin kuuluvien henkilöiden yhtäläisiä mahdollisuuksia toimia yhteiskunnassa.

Taloudellisella esteettömyydellä tarkoitetaan henkilön riittäviä mahdollisuuksia toimia yhteiskunnassa hänen omasta taloudellisesta tilanteestaan riippumatta.

Terveysten ja hyvinvoinnin laitos, THL, rajaa esteettömyysperiaatteen koskemaan rakennettua ympäristöä määrittelemättä sitä tarkemmin. Koska esteettömyyttä arvioidaan sosiaalialan näkökulmasta, rakennetulla ympäristöllä tarkoitetaan sitä ympäristökokonaisuutta, jossa esteettömyyden tulisi toteutua. Fyysinen esteettömyys tukee sosiaalisen esteettömyyden toteutumista. Vammaisia ihmisiä arvioidaan maailmassa olevan noin miljardi, joista suurin osa asuu maailman köyhimmissä maissa.

Terveysten ja hyvinvoinnin laitos, THL, on toiminut Suomen Design for All -verkoston koordinaattorina vuoteen 2015, jonka aikana DfA-verkoston koordinointi siirtyi Terveysten- ja hyvinvoinnin laitokselta Invalidiliiton Esteettömyyskeskus ESKE:lle ja Avaavalle. Design for All -verkostoa koordinoimalla kehitetään ja edistetään esteettömyyttä kehittävän tiedon jakamista ja siihen liittyvän materiaalin tuottamista. Toimintaan kuuluu myös alan koulutusta, ohjausta ja neuvontaa. Verkoston toimijat järjestävät myös esteettömyyttä tukevia tapahtumia ja seminaareja.

Esteettömyyskeskus ESKE ylläpitää monipuolista esteettömyysportaalia, www.esteeton.fi. Esteettömyyteen ja saavutettavuuteen erikoistunut Avaava on Karantia Oy Perusturvaan kuuluva konsultointi- ja markkinointiyhtiö, joka tarjoaa Design for All –periaatetta noudattaen palveluita ja ratkaisuja rakentamisen ja viestinnän ammattilaisille.

2.4 Katualueesta

Tämän tutkielman kohdealueena on katualue, jolla noudatetaan tieliikennelakia (TLL 267/1981), joka koskee liikennettä tiellä. Tielainsäädännössä tarkoitetaan *tiellä* yleisnimityksenä yleistä ja yksityistä tietä, katuja, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittiä, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta (TLL 267/1981 2§ 1-kohta). **Tienkäyttäjällä** tarkoitetaan lain mukaan jokaista, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa tai raitiovaunussa. Tieliikennelainsäädäntöä ollaan parhailaan uudistamassa. Jalankulkijoita voi ryhmitellä monin tavoin, esim: koululaiset, opiskelijat, työmatkalaiset, asioijat, ulkoilijat, vaeltelijat, kadulla työkseen liikkuvat, jne.

Tie- ja katualuetta ei tieliikennelaki rinnasta. Tiealueesta säädetään maantilaissa (503/2005) ja katualueesta maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999).

Kadut muodostuvat asemakaava-alueilla kiinteistörekisteriin merkityistä kunnan omistamista yleisistä alueista, jotka ovat asemakaavassa osoitettu katualueeksi. Valtakunnallisesti katuja on 29 000 km ja kuntien hoitamia kevyen liikenteen väyliä 14 000 km (TieTieto 2014). Katujen ja kunnan hoidossa olevien kevyen liikenteen väylien pitäjänä toimii kunta

omalla alueellaan. Katujen osalta, toisin kuin maanteiden, mitoituksista, kehittämisestä, katujen kunnosta sekä katu- ja liikennesuunnittelusta yleensä päättää ja vastaa kadunpitäjänä alueellaan toimiva kunta.

Kaupungeissa jalankulkijoita katualueella palvelee jalkakäytävä, polkupyöräilijöitä pyörätiet ja ajoneuvoliikennettä ajorata, joko on periaatteessa yksiselitteinen. Jalkakäytävillä helposti havaittavia ongelmia jalankululle aiheuttavat polkupyörä, joka on ajoneuvo sekä mahdollisuus pysäköidä ajoneuvoja jalkakäytävälle sekä lain sallimin poikkeuksin että poikkeuksistaikin poiketen. Kaupunkien keskustoissa jalkakäytävät sijaitsevat yleensä katujen molemmin puolin. Kadun eri osien käyttötarkoituksia voidaan kuitenkin yhdistellä monin tavoin. Katujen mitoituksista liikenteen käyttöön on käytettävissä lukuisia ohjeita ja oppaita, joita sovelletaan vaihtelevasti kunnittain. Kadut toteutetaan kuntien hyväksymien katusuunnitelmien mukaan (MRL 132/99 41§). Liikenteestä ja kaduilla liikkumisesta säädetään tieliikennelainsäädännössä, samoin tienkäyttäjien turvallisuuteen vaikuttavista oikeuksista ja velvoitteista on säädetty tieliikennelaissa (TLL 267/1981) ja -asetuksessa (TLA 182/1982), joita sovelletaan myös katualueilla. Katujen kunnossapitovastuun jakautumisesta säädetään laissa kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (31.8.1978/669).

Kadut ovat myös yleisiä paikkoja, joihin sovelletaan järjestyslakia, jonka soveltamista ensisijaisesti valvoo poliisi. Liikenne muodostaa vain osan, joskin merkittävän osan, katualueiden käyttötarkoituksesta. Katualueiden puhtaanapidosta, pysäköinnistä ja pysäköinninvalvonnasta on lisäksi omia säädöksiä. Lainsäädännöllä on keskeinen merkitys esteettömän ympäristön luomisessa ja toteutumisessa.

Katu on asemakaavassa yleiseen käyttöön osoitettua aluetta, jonka omistaa kunta. Yleisille alueille on kunnalla lainhuuto, mutta yleiseksi alueeksi muodostettuja kiinteistöjä ei voi kiinnittää. Nykyisen kannattavuusajatteluun tai hyöty-/kustannussuhteeseen nähden katujen taasearvon määrittely ja tehtävien investointilaskelmien teko ja siten katutilan kannattavuuden tai taloudellisuuden arviointi kadun arvon perusteella voi olla haastavaa. Arvo määritellään useimmiten kustannusperusteisesti. Katujen kunnan ylläpitämisen tai parantamistarpeen arviointiin ei ole yksiselitteisiä taloudellisia mittareita, vaan korjauksia ja perusparannuksia tehdään teknillisin tai toiminnallisin perustein, käytännössä vaurioita korjataan tarvittaessa ja päällysteitä uusitaan kulumisen mukaan joko paikkaamalla tai uudelleen päällystämällä budjettien sallimissa rajoissa. Maankäyttö- ja rakennuslaissa on määritelty katujen ja muiden asemakaavassa yleiseen käyttöön osoitettujen alueiden suunnittelu-, rakentamis- ja ylläpito-vastuut.

Katujen ajoneuvoliikenteen palvelutasoa voidaan mitata ruuhkautumista ja odotusaikoja kuvaavin mittarein, mutta jalankulun tai pyöräilyn olosuhteiden arvioinnissa eniten käytössä lienee poliisin tietoon tulleiden tapaturmien, onnettomuuksien ja onnettomuuksissa loukkaantuneiden tai menehtyneiden lukumäärä. Jalankulkijoiden palautetta säännöllisesti ja jatkuvasti kerääviä laatujärjestelmiä ei liene yleisesti käytössä. Erään ongelman muodostaa liikenne-termin määritelmän sisältö ja sen monimuotoisuus. Myös jalankulkijoiden reklamointikanavat ja muut vaikutusmahdollisuudet vaihtelevat suuresti.

Katu on erityisesti siihen rajoittuvien kivijalkamyymälöiden asiakasvirtojen edellytys. Elävän, elinvoimaisen ja elinkelpoisen kaupungin keskustassa näyteikkunat ja liiketilat voivat moni-ilmeisyydessään luoda houkuttelevaa ja samalla parhaimmillaan jopa viihtyisyyttä

edistävää ympäristöä. Vastaavasti jalankulun katsekorkeudelle sijoittuvat muurimaiset rakenteet joko betonista tai umpeen teipatuista ikkunoista voivat muodostaa tylsää ja luotaantäöntävää katu ympäristöä erityisesti sijaitessaan kaupunkien jalankulkua suosivissa keskuksissa. Ympäristöä ympärivuotisesti pehmentäviä ja viihtyisyyttä edistäviä ratkaisuja on aikaansaataavissa esimerkiksi istutuksin, levähdyspaikoin ja kaupunkitaiteen keinoin. Vilkkailla jalankulkualueilla ja niiden läheisyydessä tulisi tasaisin välimatkoin olla tarjolla ympärivuotiseen käyttöön soveltuvia säännöllisesti hoidettuja, varjoa ja sääsuojaa tarjoavia levähdys- ja istumapaikkoja myös muualla kuin katetuilla linja-autopysäkeillä.

Katujen suunnittelun, rakentamisen sekä kunnossa- ja puhtaanapidon järjestäminen kuuluvat kunnalle, joka voi tehdä kyseiset työt oman henkilöstönsä avulla tai teettää ne ostopalveluina (MRL 84§). Kun kunnan omat resurssit tai osaaminen eivät riitä, kunta voi tarpeen tunnistettuaan hankkia tarvittavia palveluita kohteittain, alueellisesti tai muuten kulloisen tarkoituksen mukaisuustilanteen perusteella kilpailuttaen tai muuten osaamistaan vastaavalla hyväksyttävällä tavalla. Viime vuosina ostopalvelujen käyttö on yleistynyt, mutta palvelutarjonnan määrä ja laatu vaihtelevat alueittain. Katualueilla toimijoiden määrä on samalla tuntuvasti kasvamassa. Hankinnat kilpailutetaan yleensä hinnan perusteella halvimman tarjoushinnan voittaessa. Toisinaan kilpailuissa käytetään erilaisia hinnassa laskennallisesti huomio otettavia laatutekijöitä. Rakentajien, kunnossapitäjien ja suunnittelijoiden vaihdellessa saman kaupungin eri kaduilla on kadunpitäjän suunnitteluttajien sekä rakennuttajien osaamisella, yhteistoiminnalla ja kilpailuttamisasiakirjojen johdonmukaisuudella keskeinen asema ja merkitys esteettömän, tasalaatuisen ja turvallisen katu ympäristön synnyttämisessä. Katujen rakentamiseen yhteydessä aiheutuu monenlaisia haittoja, joiden välttämistä, torjunnasta tai minimoimisesta huolehditaan vaihtelevasti ja tämän tutkielman yhteydessä tehdyn case-tutkimuksen perusteella usein jopa välinpitämättömästi erityisesti jalankulkijoiden näkökulmasta tarkasteltuna.

Kun suunnittelutoimeksiannon tai toteutuksen tehtävänannon lähtötiedot ovat puutteellisia, eivät vaiheittainen toteutus lisätöineen tai kunnossa- tai puhtaanapidon toteutunut laatu välttämättä tuota katu ympäristölle ennakoon asetettuja toiminnallisuuden, viihtyisyyden ja turvallisuuden vaatimuksia täyttävää lopputulosta. Kadunpidon tulisi kuitenkin osaltaan tuottaa ja ylläpitää olemassa olevaan ympäristöön esteettömästi liittyvää viihtyisää ja terveellistä, esteettömäksi koettavaa ympäristöä ja samalla edistää alueen elinvoimaisuutta.

Katualueilla on monenlaisia ihmisten liikkumiseen vaikuttavia, kadun toiminnallisuutta ja alueen kuivatusta palvelevia ominaisuuksia, jotka ovat ajan mittaan syntyneet johtuen esim. alueen topografiasta, maanomistusoloista, maankäytön kehittymisestä sekä liikkumisen ja oleskelun tarpeista tai niiden muutoksista yleensä.

2.5 Normatiivisesta taustasta

2.5.1 Taustaa kaupungeille

Suomen yhteensä 311 kunnasta 106 käytti vuonna 2017 itsestään nimitystä kaupunki asukasluvun vaihdellessa Kaskisten 1 296 asukkaasta Helsingin 635 181 asukkaaseen (Kuntaliitto). Kaupunkien lukumäärä v. 1959 oli 35. Näitä kaupunkia kutsutaan 'vanhoiksi kaupungeiksi' perustamistapansa, oikeuksiensa ja velvoitteidensa perusteella. Ns. uusia kaupunkia ovat vv. 1960-1976 kauppaloista muodostuneet kaupungit. Kunnallislilla (953/1976)

yhtenäistettiin kuntien asema, kauppalat lakkautettiin ja niistä tuli kaupunkeja vuoden 1977 alusta alkaen.

Suomen kaupungit ovat eurooppalaisittain verraten nuoria, joskin Turun synty sijoittuneen 1200-luvun lopulle ja Porvoon 1300-luvulle. Suomen vanhimmat keskiaikaiset kaupungit Turku, Ulvila, Porvoo, Viipuri ja Rauma syntyivät kauppapaikkoina Suomenlahden ja Pohjanlahden rannikkoalueille hyvien vesiliikenneyhteyksien myötä. Poikkeuksena tästä voi pitää keskiaikaisista kaupungeista nuorinta, v. 1443 perustettua Naantalia, joka kasvoi v. 1440 perustetun luostarin ympärille.

Kaupunkien ja taajamien asemakaava-alueita käsitellään kaupunkien keskustojen näkökulmista, koska jalankulun esteettömyysaasteet kohdistuvat yleisesti ydinkeskustojen vilkkaasti liikennöidyille alueille.

2.5.2 Maankäyttö- ja rakennuslaki, MRL 132/1999

Fyysisen esteettömyyden toteuttamisen ja ylläpidon osalta lainsäädäntömme keskeiset rakennettua ympäristöä koskevat säännökset sisältyvät maankäyttö- ja rakennuslakiin ja sen perusteella annettuihin muihin säädöksiin. Ympäristöministeriön ylläpitämä Suomen rakentamismääräyskokoelma (RakMk) sisältää maankäyttö- ja rakennuslakia täydentäviä määräyksiä ja ohjeita. Määräykset koskevat ensisijaisesti uudisrakentamista, mutta ovat soveltaen sitovia myös korjausrakentamisen osalta.

Infrarakentamisen osalta sovellettavaa hyvää rakennustapaa sekä keskeisten infrarakenteiden yleisiä laatuvaatimuksia on julkaistu Rakennustietosäätiön (RTS) toimesta. Infrarakentamisen yleiset laatuvaatimukset InfraRYL on saatavissa myös sähköisenä julkaisuna. Julkaisu sisältää infrarakentamisessa käytetyn lopputulosta kuvaavan rakennusosa- ja hanke-nimikkeistö sekä nimikkeistölle asetettuja laatuvaatimuksia. Nimikkeistön määramittausperusteiden (INFRA 2015 Rakennusosa- ja hankenimikkeistö) avulla varmistetaan käytössä olevat mittayksiköt. Nimikkeistöä sovelletaan hankekohtaisesti hankkeen sopimusasiakirjoissa sovitulla tavalla.

Maankäyttö- ja rakennuslaki siirtää suuren osan infrarakentamisen vastuita kunnille edellyttämättä kuitenkaan infrahankkeilta rakennushankkeiden statusta. Kadut rakennetaan kuntien hyväksymien suunnitelmien mukaisesti, MRL 85§:

Katu rakennetaan kunnan hyväksymän suunnitelman mukaisesti. Katu on suunniteltava ja rakennettava siten, että se sopeutuu asemakaavan mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset. Suunnitelmaa laadittaessa on vastaavasti noudatettava, mitä 62 §:ssä säädetään.

Suunnitelmasta säädetään tarkemmin asetuksella.

Katusuunnitelman sisällöstä määritellään maankäyttö- ja rakennusasetuksen, MRA, 41§:ssä:

Katusuunnitelmassa tulee esittää katualueen käyttäminen eri tarkoituksiin sekä kadun sopeutuminen ympäristöön ja vaikutukset ympäristökuvaan, jos se alueen tai rakentamistoimenpiteen luonteen vuoksi on tarpeen.

Katusuunnitelmasta tulee käydä ilmi kadun liikennejärjestelyperiaatteet, kuivatus ja sadevesien johtaminen, kadun korkeusasema ja päällystemateriaali sekä tarvittaessa istutukset ja pysyväisluonteiset rakennelmat ja laitteet.

Kadun toimivuudella ei katusuunnitelmassa tarkoiteta toiminnallisia määräyksiä, joista säädetään tieliikennelaissa, vaan kadun rakenteellisia ominaisuuksia. Esimerkkinä kaksiajoraitainen yksisuuntainen katu voi täyttää yksisuuntaisen kadun toimivuudelta edellytettävät vaatimukset, mutta toiminnallisesti saattaisi olla tarve kaksisuuntaiselle liikenteelle. Katusuunnittelun ja liikennesuunnittelun vaatimukset ja vaikutukset eroavat toisistaan merkittävästi. Katusuunnittelu ei edellytä toiminnallisia ratkaisuja, mutta määrittelee rakenteelliset reunaehdot katualueen toiminnallisuuden toimivuuden edellytyksille, joita tieliikennelain mukaan esim. suojatieltä, jalkakäytävältä, ajokaistalta tai ajoradalta sekä pysäköintijärjestelyiltä edellytetään. Katusuunnittelua voi kuvata yhdyskuntatekniseksi suunnitteluksi, jonka tulisi mahdollistaa myös mm. opasteiden ja viitoitusten asianmukainen ja esteitä synnyttämätön sijoittelu ja tarvittavat huolto- ja jakeluliikenteen pysäköintitarpeet ja -mahdollisuudet.

Kadunpito kuuluu kunnalle. Katualue jakautuu eri käyttötarkoituksiin katusuunnitelmassa esitettävällä tavalla. Yleiselle jalankululle osoitetut alueet eivät ole jalkakäytäviä, elleivät ne sisälly katualueeseen. Ajoneuvoille tarkoitettua osaa katualueesta kutsutaan ajoradaksi. Ajorata erotetaan jalkakäytävästä rakenteellisesti. Pysäköintiin varattu alue voi sijaita ajoradalla, mutta ei rakenteellisesti erottamattomana jalkakäytävällä TLL 2§ 7). Hybrideinä voidaan pitää jalkakäytävää ja bussipysäkkiä tai jalkakäytävää ja siihen yhdistettyä tai rinnakkaista pyörätietä.

Maankäyttö- ja rakennuslaissa on katujen ym. yleisten alueiden ympäristöhoitoa koskevat määräykset kirjattu MRL 167 §:n 2mom:ssa:

Ympäristöhoito

...

Kunnan määräämä viranomainen osaltaan valvoo, että liikenneväylät, kadut, torit ja katuaukiot sekä puistot ja oleskeluun tarkoitetut ulkotilat täyttävät hyvän kaupunkikuvan ja viihtyisyyden vaatimukset. Kevyen liikenteen väylät tulee säilyttää liikkumiselle esteettöminä ja turvallisina.

...

Liikenneväylien, katujen, torien ja katuaukioiden sekä puistojen ja oleskeluun tarkoitettujen ulkotilojen on täytettävä hyvän kaupunkikuvan ja viihtyisyyden vaatimukset. Käytännössä vaatimukset edellyttäisivät olemassa olevien tilojen ja alueiden osalta valvontaa ja varmistusta siitä, että ne täyttävät tavalla tai toisella määriteltyjen hyvän kaupunkikuvan ja viihtyisyyden vaatimukset. Ympäristönhoidon vaatimukset, MRL 167§ 2mom, edellyttävät hyvää kaupunkikuvan ja viihtyisyyden synnyttämistä, sitä erikseen korostamatta, myös katusuunnitelmilta. Sen lisäksi, mitä katusuunnitelman sisällöltä vaaditaan MRL 85§:n mukaisesti, myös katusuunnitelmien toteutukselta vaaditaan liikenteelle aikaisemmin luovutetuilla kevyen liikenteen väylillä työnaikaista liikkumisen esteettömyyttä ja turvallisuutta. Kunnan hyväksymien katusuunnitelmien ja niiden muutosten tulee täyttää paitsi toimivuuden, myös turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset. Jalankulkua ei saa ohjata suojaamatta ajoradalle! Esteettömyyden toteutumisen sekä hoidon ja ylläpidon valvonnan tulisi ehkä toimia omana itsenäisenä yksikkönään tai osana kunnan sisäistä tarkastusta estämässä toimivalta-rajoiden kyseenalaistamista?

Katusuunnitelmaa laadittaessa on noudatettava, mitä MRL 62§:ssä vuorovaikutuksesta asemakaavan selostuksesta säädetään kuulemisesta ja vuorovaikutuksesta.

Ongelmallista on hyvän kaupunkikuvan, viihtyisyyden ja kevyen liikenteen väylän määrittelmien puute. Toisaalta ongelmallista on myös se, että katualueilla tapahtuvissa toimissa ei ole kyse rakennushankkeista. Katusuunnitelmilta ei edellytetä vastuullista ja pätevää pääsuunnittelijaa! Kunnallistekniikan koulutus on jo vuosia tuottanut infrahankkeiden suunnitteluun vastuullisia ja osaavia ammattilaisia, joiden osaamista tulisi pystyä täysimääräisesti hyödyntämään myös infrahankkeiden pääsuunnittelijan roolissa.

Miten katusuunnitelmien hyvää kaupunkikuvaa toteuttavia tai viihtyisyyteen vaikuttavia ratkaisuja voisi arvioida tai arvostella osallinen tai suunnitelman hyväksyjä ennen kuin vaikutukset toteutuksen jälkeen ovat havaittavissa, tunnistettavissa ja arvioitavissa vaaditusta kuulemisesta ja vuoropuhelusta huolimatta? Katusuunnittelun visualisointi laajennetun todellisuuden 3D-mallinnuksineen saattaa tulevaisuudessa helpottaa katusuunnitelmien arvioinnissa, mikäli toteutus tapahtuu suunnitelman mukaisesti yhdellä kertaa.

2.5.3 Kiinteistönmuodostamislaki, KML 554/1995

Itsehallintoon perustuvana oikeutena kunnilla on kaavoitusmonopoli alueellaan. Asemakaavoitettujen alueiden määrä ja laajuus vaihtelevat kunnittain. Asemakaava-alueihin sisältyvien tonttien ja yleisten alueiden määrittely ja kiinteistöiksi muodostaminen on olennainen osa kaavoitustointia. Tontit ovat rakentamiseen osoitettuja kiinteistöjä. Yleisiin alueihin sisältyy katualueiden lisäksi torit, liikennealueet, virkistysalueet tai näihin verrattavaksi alueeksi osoitetut kunnan, valtion tai muun julkisyhteisön toteutettavaksi tarkoitetut alueet. (Kiinteistönmuodostamislaki, KML 12.4.1995/554, 2§; MRL 5.2.1999/132 83§).

2.5.4 Kuntalaki, KuntaL 410/2015

Vuoden 2015 kuntalaki (KuntaL 410/2015 4§ 2 mom.) tuntee edelleen virallisena kuntamuotona vain kunnan. Lain mukaan *kunta voi käyttää nimitystä kaupunki, kun se katsoo täyttävänsä kaupunkimaiselle yhdyskunnalle asetettavat vaatimukset*. Vastaava säädös sisältyi samansisältöisenä myös edelliseen sittemmin kumottuun kuntalakiin (365/1995 5§ 2 mom.). Kaupunki-nimikkeen käyttö ei muuta kunnan oikeudellista tai hallinnollista asemaa kuntalain kannalta, vaan kyseessä on kunnan oma tulkinta kunnan kaupunkimaisen rakenteen ja toimintojen monipuolisuudesta suhteessa kaupunkimaiselle yhdyskunnalle asetettiin vaatimuksiin.

Uuden kuntalain (KuntaL 410/2015 1§ 3 mom.) mukaan kunta edistää asukkaidensa hyvinvointia ja alueensa elinvoimaa sekä järjestää asukkailleen palvelut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävällä tavalla. Vastaava kumottu säädös vuoden 1995 kuntalaissa kuului: *Kunta pyrkii edistämään asukkaidensa hyvinvointia ja kestävää kehitystä alueellaan*. Uuden kuntalain mukaan kunta hoitaa itsehallinnon nojalla itselleen ottamansa tehtävät ja järjestää sille laissa erikseen säädetyt tehtävät (KuntaL 410/2015 7 §). Suorat lainaukset kuntalain säädöksistä on tekstissä kursivoitu.

Lakiin sisältyvä muutos pyrkimyksestä kehittää asukkaidensa hyvinvointia ja kestävää kehitystä alueellaan edistämään asukkaidensa hyvinvointia ja alueensa elinvoimaa on merkit-

tävä. Samalla palveluja edellytetään järjestettäväksi taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävällä tavalla. Kestävän kehityksen sisältöä on täsmennetty kattamaan taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävällä tavalla tuotettavat palvelut. Pyrkimys ei edellyttänyt aktiivista toimintaa, joka edistäisi asukkaiden hyvinvointia ja alueen elinvoimaa. Asukkaiden toiminnalliseen hyvinvointiin vaikuttaa merkittävästi esteettömyys, jonka tulisi toteutua kaikessa toiminnassa sekä rakennuksissa ja asunnoissa että näiden ulkopuolella julkisilla alueilla. Voiko kaupunkien asukkaiden urbaania hyvinvointia määritellen erottaa haja-asutusalueiden hyvinvoinnista?

2.5.5 Järjestyslaki, 27.6.2003/612

Yleinen paikka ja taajama on määritelty järjestyslain 2 §:ssä. Järjestyslaissa tarkoitettuja yleisiä paikkoja ovat kadut, tiet, jalkakäytävät, torit, puistot, uimarannat, urheilukentät, vesialueet, hautausmaat sekä joukkoliikenteen kulkuneuvot, liikenneasemat, kauppakeskukset, liikehuoneistot, virastot, ravintolat ja muut yleisön käytettävissä olevat vastaavat alueet. Taajamalla tarkoitetaan taajama-liikennemerkillä no 571 osoitettua taajaan rakennettua aluetta. Taajama-alueen päättymisen osoitetaan liikennemerkillä no 572. (TLA 19§.)

Järjestyslain tarkoituksena on edistää yleistä järjestystä ja turvallisuutta (Järjestyslaki 27.6.2003/612). Järjestyslailla korvattiin ja yhdenmukaistettiin kuntien omat järjestyssäännöt. Yleinen paikka ja yleinen alue ovat puhekielessä käytettynä monesti toistensa synonyymejä. Yleinen paikka ja yleinen alue ovat myös julkisia paikkoja, joita ovat katujen, puistojen ja torien lisäksi mm. linja-autoasemat, rautatieasemat, lentokentät, baarit, ravintolat, kaupat sekä muut paikat, joihin jokaisella on vapaa pääsymahdollisuus.

Yleinen kokouspaikka määritellään kokoontumislain 22.4.1999/530 10§:ssä. Rikoslaisissa julkisia tiloja määritellään negatiivien kautta siten, että koti- tai julkisrauhan piiriin kuuluvamattomat alueet ovat julkista tilaa. Julkiselle tilalle ei ole yhtä yhtenäistä määritelmää, vaan määrittely ja sovellettavat säädökset ja säännökset on tunnistettava tapauskohtaisesti alueen tai tilan käyttötarkoituksen tai käytön mukaan. (Julkisen tilan poetiikkaa ja politiikkaa, s.20.)

2.5.6 Maantielaki, MaanTL 503/2005

Tiestön osalta lainsäädäntömme on jakaantunut koskemaan erikseen maanteitä, yksityisteitä, katuja, metsäautoteitä sekä maastoliikennettä. Maantiet ovat yleisiä teitä, jotka välittävät valtakunnallista, seudullista ja paikallista liikennettä. Vain talvella käytettäväksi tarkoitettut maantiet ovat erityisiä talviteitä. (MaanTL 503/2005 4 §). Maanteiden osalta tienpitäjänä toimii valtio. Lauttaväliä ja rampit mukaan luettuna yleisiä teitä on runsas 79 000 km (Liikennevirasto 2016). Kadut palvelevat asemakaavoitettuja alueita ja kadunpitäjänä toimii kunta. Metsäautoteitä on haja-asutusalueilla palvelemaan metsänhoitoa ja -hakkuuta sekä puutavaran kuljetustarpeita.

Vanhimpia teitämme ovat olleet Turun ja Hämeen linnat yhdistänyt Hämeen Härkätie sekä Turun ja Viipurin yhdistänyt Suuri Rantatie. Suuri Rantatie, joka tunnetaan myös Kuninkaantienä, muodostui 1300-luvulla (MML). Julkisten teiden, maanteiden, rakentaminen otettiin valtion vastuulle vuoden 1918 tielaissa. Tuolloin maanteiden lisäksi yleisiä teitä olivat kunnantiet ja kylätiet.

2.5.7 Yksityistielaki, YksL 358/62

Yksityistielakia sovelletaan myös asemakaava-alueella (YksL 3 §).

2.5.8 Tieliikennelaki, TLL 267/81

Tieliikennelaki määrittelee tien lisäksi ajoradan, pientareen, ajokaistan, suojatien, pihakadun, kävelykadun, jalkakäytävän, taajaman, liikenteen ohjauslaitteen, tienkäyttäjän, jalankulkijan, pyöräkaistan, pyörätien, raitiotien, pysäköinnin ja erikoiskuljetuksen. Tieliikennelaissa ei määritellä liikennettä eikä erotella katu- tai tieliikennettä.

Lainsäädäntö määrittelee jalankulkijan ja tienkäyttäjän. Tienkäyttäjällä tarkoitetaan jokaista, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa tai raitovaunussa (TLL 267/1981 2§ 10-kohta). Jalankulkijalla tarkoitetaan jalan, suksilla, rullasuksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa (TLL 267/1981 2§ 11-kohta). Jalankulkijan paikasta tiellä säädetään 40§:ssä: jalankulkijan on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta. Piha- tai kävelykadulla saa kulkea kadun kaikilla osin.

Pyöräilijää ei laissa ole määritelty. Liikenneturvan mukaan polkupyörä on ajoneuvo ja pyöräilijä ajoneuvon kuljettaja, mutta pyörän taluttaja on jalankulkija. Laki ei ota kantaa siihen, onko voiko mopo työnnettäessä olla käynnissä tai käynnistymässä. Sähköavusteisen polkupyörän erottaminen sähköpyörästä voi tapauskohtaisesti olla mahdotonta, ajoneuvojen nopeuksissa voi kuitenkin olla tuntuva ero.

Liikkumisen esteettömyydestä säädetään tieliikennelaissa ensisijaisesti ajoneuvoliikenteen näkökulmasta (TLL 267/1981).

Ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvolaissa maalla kulkemaan tarkoitettua laitetta, joka ei kulje kiskoilla. Laissa määritellään lisäksi mm. moottorikäyttöinen ajoneuvo ja hinattava ajoneuvo. (Ajoneuvolaki 1090/11.12.2002 3§).

2.5.9 Kielilaki, 423/2003

Kielilain 1§:n mukaan Suomen kansalliskielet ovat suomi ja ruotsi.

Kielilain 5§:ssä säädetään kielellisestä jaotuksesta:

Kielellisen jaotuksen perusyksikkö on kunta. Kunta on joko yksikielinen tai kaksikielinen. Valtioneuvoston asetuksella säädetään joka kymmenes vuosi virallisen tilaston perusteella, mitkä kunnat ovat kaksikielisiä ja mikä on näiden kuntien enemmistön kieli sekä mitkä kunnat ovat suomen- tai ruotsinkielisiä yksikielisiä kuntia.

Kunta on säädettävä kaksikieliseksi, jos kunnassa on sekä suomen- että ruotsinkielisiä asukkaita ja vähemmistö on vähintään kahdeksan prosenttia asukkaista tai vähintään 3 000 asukasta. Kaksikielinen kunta on säädettävä yksikieliseksi, jos vähemmistö on alle 3 000 asukasta ja sen osuus on laskenut alle kuuden prosentin. Kunnan valtuuston esityksestä valtioneuvoston asetuksella

voidaan säätää kunta kaksikieliseksi seuraavaksi kymmenvuotisjaksoksi, vaikka kunta muuten olisi yksikielinen.

Jos kuntajakoa muutetaan, on samalla päätettävä muutoksen vaikutuksesta kuntien kielelliseen asemaan.

Jos kaksikielinen kunta tulee kuntajaon muutoksen johdosta osaksi sellaista uutta kuntaa, joka 2 momentin nojalla olisi säädettävä yksikieliseksi, on uusi kunta kuitenkin kaksikielinen. Tällaisen kunnan kielellistä asemaa ei voida muuttaa 1 momentin nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella.

Kielilain 33 §:ssä säädetään kaksikielisyydestä kilpien, paikannimien sekä julkisen liikenteen osalta:

Viranomaisten kaksikielisessä kunnassa asettamien kilpien, liikennemerkkien ja muiden yleisölle suunnattujen vastaavien opasteiden tekstien on oltava suomen- ja ruotsinkielisiä, jollei kansainvälisen käytännön mukaisesti käytetä pelkästään vierasta kieltä tai jollei ole kysymys yksikielisestä toimintayksiköstä. Jos uusi kunta tulee kaksikieliseksi kuntajaon muutoksen johdosta, voidaan kuitenkin kunnan sillä alueella, joka aikaisemmin oli yksikielinen, edelleen käyttää yksikielisiä kadun- ja tiennimien kilpiä. Viranomaisten muut kuin kadun- ja tiennimiä koskevat kilvet ja opasteet on muutettava kaksikieliseksi viimeistään kahden vuoden kuluttua kuntajaon muutoksen voimaantulosta lukien. Tieliikennelainsäädännössä tarkoitettujen liikennemerkkien ja ohjauslaitteiden tekstit on muutettava kaksikieliseksi viimeistään viiden vuoden kuluttua kuntajaon muutoksen voimaantulosta lukien. ([28.6.2013/480](#))

Teiden ja katujen liikennemerkkien sekä muiden liikenteen ohjauslaitteiden kielistä säädetään tarkemmin tieliikennelainsäädännössä.

Viranomaisten asettamissa kilvissä käytettävistä paikannimistä voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella. Ennen asetuksen antamista on hankittava Kotimaisten kielten keskuksen lausunto. ([28.6.2013/480](#))

Julkisessa liikenteessä matkustajille suunnatuissa kilvissä ja tiedotteissa käytettävistä kielistä voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella.

2.5.10 Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta, 669/1978

Maankäyttö- ja rakennuslaissa, 132/1999, määritellään kunnalle asetettujen kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetussa laissa tarkoitettujen velvoitteiden alkavan, kun katu tai kadun osaa koskeva kadunpitopäätös on tehty, MRL 86§ 3mom:

*Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetussa laissa tarkoitettut velvollisuudet alkavat, kun katu tai kadun osa tyydyttää asemakaavan mukaisen toteutuneen maankäytön tarpeen ja sitä koskeva kunnan päätös (**kadunpitopäätös**) on tehty. Samasta ajankohdasta katsotaan katu luovutetuksi yleiseen käyttöön.*

Laissa kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (669/1978) säädetään 15§:ssä katujen ja yleisten alueiden kunnossapidosta ja valvonnasta seuraavasti:

Kunnan määräämä viranomainen (kunnan valvontaviranomainen) valvoo, että kadun ja yleisten alueiden kunnossapito- ja puhtaanapitovelvollisuus täytetään. Kunnan valvontaviranomaisen tehtävien siirtämiseen sovelletaan, mitä kuntalaissa ([365/1995](#)) säädetään.

Poliisi valvoo kunnan valvontaviranomaisen ohella, ettei kunnossapito- ja puhtaanapitovelvoitteen laiminlyönnistä aiheudu vaaraa yleiselle järjestykselle ja turvallisuudelle.

2.6 Kirjallisia lähtökohtia

2.6.1 Yleistä

Tässä tutkielmassa normatiivinen tausta muodostaa lähtökohdat kaupunkitutkimuksessa ja kaupunkisuunnittelussa tarjolla oleville tarkastelukohteille. Tutkielman aiheen rajausta on kaupunkisuunnittelun kannalta jopa äärimmäisen suppea, mutta vaikutuksiltaan arvaamattoman laaja. Kirjallisen lähdeaineiston valikoituminen sellaiseksi kuin se on muodostunut, johtuu esteettömyyttä itsessään käsittelevän kirjallisuuden vähäisyydestä. Fyysisen esteettömyyden yksiselitteinen ja kattava määrittely lienee lähes ylivoimainen tehtävä. Terve ihminen kokee fyysisen ympäristön eri tavalla kuin liikuntavammainen, lapsen maailma poikkeaa aikuisen ympäristöstä, joka ikääntymisen myötä muuttuu edelleen. Aistivammaisesta maailmasta voi olla hämärä, pimeä, äänetön jne. Erilaiset symbolit ja maamerkit helpottavat viestinnällisen esteettömyyden toteutumista kaupunkien katutilassa. Fyysinen ympäristö ei tietyllä tarkasteluhetkellä muutu, vaikka sitä tarkastelisi eri suunnista. Tarkastelijasta riippuen havaintojen määrä ja sisältö kuitenkin keskenään vaihtelevat. Kaupunkia voi tarkastella uusin silmin, jos tietää mitä etsii tai kaipa. Näkökyky on havainnoinnin kannalta keskeinen.

Kirjallisia kaupunkisuunnittelua käsitteleviä lähteitä valitessa pääpaino on ollut jalankulkua, viihtyisyyttä ja turvallisuuden tunnetta painottavissa teoksissa. Valintatehtävä on ollut antoisa, mutta haastava. Kaupunkitutkimuksen osalta tämän tutkielman noudattama havainnointi- ja tutkimusmenetelmä seuraa Jan Gehlin jalanjälkiä tämän teoksesta 'Life Between Buildings: Using Public Space' (1971) alkaen ja William H. Whytea tämän teoksessa 'The Social Life of Small Urban Spaces' (1980). Varsinaista tutkimuksellista ohjanuoraa on luomassa Jan Gehlin ja Birgitte Svarren teos 'How to study public life' (2013). Jalankulkijoiden viihtyisyyden ja turvallisuuden tunteen vaikutuksia taustoittavat Jane Jacobsin 'The Death and Life of Great American Cities' sekä Jeff Speckin 'Walkable City'.

Sari Puustinen on väitöskirjassaan 'Suomalainen kaavoittajaprofessio ja suunnittelun kommunikatiivinen käänne, Vuorovaikutukseen liittyvät ongelmat ja mahdollisuudet suurten kaupunkien kaavoittajien näkökulmasta' käsitellyt suomalaista kaupunkisuunnittelua kaavoittajaprofession kautta.

Jukka Jokisen väitöskirja 'Kaupunki kaikille aisteille, Moniaistisuus ja saavutettavuus rakennetussa ympäristössä' avaa kaupunkien kontrastien esteettömyysnäkökulmaa näkövammaisen kokemana.

Jenni Kuoppa on väitöskirjassaan 'Kävelyn lupaukset kaupungissa. Kolme tapausta kävelijöiden arjesta ja kokemuksista sekä kaupunkisuunnittelusta' v. 2016 tutkinut kävelemistä ja kävelijöiden ympäristösuhdetta sekä tyypillisiä suomalaisia kävelynäkymiä: lähiöitä, kaupakeskuksia ja asuinalueita pikkukaupungissa. Kuopan tutkimus kokoaa yhteen monia kaupunkien tulevaisuudelle asetettuja tavoitteita ja toiveita täydentäen kaupunkisuunnitteluun liittyvää keskustelua tarjoamalla kävelemisestä vahvasti paikallisiin ympäristöihin ja kävelijöiden arkeen kiinnittyvää tietoa. Kävelyn edistäminen luo väitöskirjan mukaan kaupungeista kestävämpiä, viihtyisämpiä ja terveellisempiä paikkoja elää. Käveltävyyden (engl. walkability) ja esteettömyyden (accessibility) yhteyksiä tai eroavaisuuksia ei Kuoppa käsittele. Käveltävyyden osalta on kuitenkin Kuopan tutkielman perusteella helppo tunnistaa käveltävyyden mittaamiseen tai arvioimiseen liittyviä ongelmia.

Ympäristöpsykologisten perusteiden ymmärryksen lisäämiseksi tämän tutkielman lähdeaineistossa on mukana myös Seppo Auran väitöskirja: Episodi liikkumisen analyysiyksikönä: rakennetusta ympäristöstä liikuttaessa saatavan esteettisen kokemuksen ympäristöpsykologinen tarkastelu. Väitöstutkimuksessa on selvitetty rakennetusta ympäristöstä saatavan liikkumiskokemuksen luonnetta. Väitöskirjassa on selvitetty liikkujan ja ympäristön suhteita ympäristöpsykologisten teorioiden perusteella. Aura painottaa väitöskirjassaan mm. että olennaista ei ole liikkumisympäristön tyyppi tai ilmiasu sinänsä, vaan että ympäristö mahdollisimman hyvin tukee liikkumistapahtumaa (Aura 1989 s.14). Liikkumisepisodi-ajattelu mahdollistaa esim. liikkumisympäristön houkuttelevuuden arviointia erikseen sekä ympäristön että liikkujan kannalta.

Erittäin tärkeä ympäristöpsykologinen lähestymistapa avautuu James J. Gibsonin luoman tarjouma-käsitteen, engl. affordance, kautta (Gibson 1986). Tarjoumalla tarkoitetaan näköhavaintojen perusteella syntyviä toimintamahdollisuuksia esimerkkinä jalankulkijan liikennevalot: punainen saa meidät pysähtymään, vaikka näkemisen kannalta kyseessä pelkkä väri-informaatio. Toisena esimerkkinä voisi mainita hissin painokytkimen. Kytkin on toisaalta pelkkä näköhavainto teknisestä laitteesta hissin oven pielessä. Meillä on kuitenkin mahdollisuus halutessamme nappulaa painamalla varata tai tilata hissi. Gibsonin luoman teorian mukaan näköhavainto yhdistettynä kokemuksiimme luo meille mahdollisuuden erilaisiin toimintavaihtoehtoihin niitä erikseen tietoisesti ajattelematta, alitajuisesti.

Amos Rapoport on kehittänyt ympäristöpsykologian tutkimusta rakennetun ympäristön osalta Gibsonin ajatuksia mukaillen edelleen ympäristökäyttäytymisen (environment behaviour research) suuntaan, koska Rapoportin mukaan ympäristöpsykologiassa kyse ei ole psykologisesta ympäristön tutkimuksesta.

2.6.2 Lähtökohtina elämäntavat ja väestörakenne

Tanskalainen arkkitehti Jan Gehl on uranuurtaja varsinkin kaupunkien kävelykeskustojen tutkijana, suunnittelijana ja kehittäjänä. Tanskan kuninkaallisen taideakatemian professori Gehl on kirjoittanut useita aiheita käsitteleviä teoksia ja toiminut samalla nimeään kantavan arkkitehtitoimistonsa vetäjänä vuosikymmeniä. Hän on toiminut myös vierailevana professorina useissa yliopistoissa ympäri maailmaa. Gehlin näkemykset arkkitehtuurista ja kaupunkisuunnittelusta perustuvat tutkimustyön lisäksi hänen saamiinsa kokemuksiin eri puolilta maailmaa ja ovat muokkaantuneet ihmislähtöiseksi arkkitehtuuriksi. Tavoitteena hä-

nellä on edelleen suunnitella ja luoda ihmisen mittakaavan mukaista julkista tilaa osana rakennettua ympäristöä. Gehlin kehittämistavoitteet tukevat kaupunkien kestävä ja elinvoimaista kehitystä sekä terveellisuuden ja turvallisuuden päämääriä. Kaupunkimaisemaa tulisi tarkastella kaikin käytettävissä olevin aistein mielellään kävellen tai ainakin kävelyvauhtia. Gehl on tunnistanut elintapojen muutoksen ja väestörakenteen kehityksen mukanaan tuomat muutostarpeet kaupunkiympäristöissä.

Elinvoimaisuutta ja turvallisuutta parantavien muutosten ei Gehlin mukaan tarvitse olla suuria parantaakseen samalla elinympäristön laatua ja viihtyisyyttä. Gehl pelkistää asuntojen ulkopuolella tapahtuvat toimet välttämättömiin, valinnaisiin ja sosiaalisiin. Välttämättömät toimet tehdään säästä, kelistä tai muista olosuhteista riippumatta. Tällaisia toimia ovat työskäynty ja välttämätön asiointi. Valinnaiset toimet lisääntyvät olosuhteiden ja toimintamahdollisuuksien parantuessa. Hyvä ja laadukas ympäristö houkuttelee myös sosiaaliseen toimintaan, juttelemaan naapureiden tai tuttuja kanssa, viettämään aikaa ympäristöä seuraten ja päivänpaisteesta nauttien. Välttämättömiin toimiin voi hyvässä ympäristössä yhdistyä sosiaalisia tilanteita, joihin laadukas ympäristö aktivoi.

Gehlin tavoitteena on monimuotoisen kaupunkielämän tunnistaminen kaupunkisuunnittelun toteuttamiseksi siten, että kaupungin elinvoimaisuutta, houkuttelevuutta, viihtyisyyttä, turvallisuutta ja elämyksellisyyttä voidaan ylläpitää ihmislähtöisesti kaupungin kehittymistä tukevalla tavalla. Elämäntapojen muutokset, globalisaatio, väestön ikääntyminen ja arvostusten muutokset heijastuvat katutilaan tavalla, jota kaupunkisuunnittelijoiden tulisi kyetä ennakkoimaan. Gehl tunnisti kaupunkien kävelykeskustojen arvon jo 50 vuotta sitten.

Life between buildings -teoksessaan Gehl toteaa tilojen olevan monesti suunniteltu yhtä tarkoitusta varten, mutta miettimättä miten tiloja käytetään. Jalankulkuun varattua julkista tilaa käytetään kävelyn lisäksi mm. istumiseen, jos siihen on mahdollisuuksia, seisoskeluun, katseluun, ihasteluun, tapaamisiin, kuuntelemiseen ja keskusteluihin

Jan Gehl ja Birgitte Svarre ovat teoksessaan 'How to study public life' (2013) ansiokkaasti kuvanneet kaupunkiympäristöä sekä siihen sopivia ja sovellettuja ihmislähtöisiä tutkimus- ja havainnointimenetelmiä, jotka osaltaan luovat perustaa myös tälle tutkielmalle. Esteettömyyttä ei teoksessa varsinaisesti käsitellä.

2.6.3 Jane Jacobsin näkökulmia viihtyisyydestä

Jane Jacobsin ensimmäinen kaupunkisuunnitteluun kantaa ottava teos 'The Death and Life of Great American Cities' lähes kuuden vuosikymmenen takaa vuodelta 1961 on edelleen ajankohtainen kaupunkisuunnittelun lähtökohtia ja tavoitteita arvioivana ja arvostelevana teoksena. Yhdysvaltalainen New Yorkista kirjojensa aineksia ammentava Jacobs koki vuoropuhelun yksityisautoilun edistämisen ja vanhan purkamisen uudisrakentamisen alta sekä jalankulun ja olemassa olevan ympäristön puolustajien kesken ikään kuin yksityisauto- ja jalankulku-uskovaisten kiistana. Asiantuntemus, jota Jacobs kirjassaan kuvaa ja käyttää ei teoksen julkaisun aikaan 1960-luvulla ollut tavanomaista, mutta on osaltaan merkittävästi ollut muokkaamassa kaupunkisuunnittelun sisältöä ja käsitteistöä inhimillisempään suuntaan ja auttanut tunnistamaan naapuruston, puistojen ja jalkakäytävien merkityksen ja arvon elinvoimaiselle, viihtyisälle ja turvallisesti koettavalle eletävälle ympäristölle. Jacobsin kriitikki kohdistui mm. yksityisautoiluun ja tätä suosivan liikennejärjestelmän kohtuuttomaksi

kokemaansa suosimiseen kaupungeissa ja samalla uudisrakentamisen yksipuolisiin tehokkuusvaatimuksiin, joiden katsottiin edellyttävän vanhojen rakennusten ja ympäristöjen purkua, tuhoamista, uutta yhä autoistuvampaa yhteiskuntaa kehitettäessä. Jacobs toi keskusteluun olemassa olleiden ympäristöjen kehittämisen vaihtoehtona totaalista vanhan purkua edellyttävälle uudisrakentamiselle. Rakennuskantaa ja ympäristöä voitiin Jacobsin ajatuksissa parantaa ja kehittää paitsi korjaamalla myös käyttötarkoitusta muuttamalla ja tarvittaessa jopa vanhaa purkamalla sekä tapauskohtaisesti täydennysrakentamisella. Jacobsin mukaan monimuotoisuuden ja yhteisöllisyyden säilyttäminen ja ylläpitäminen edustivat tärkeitä kaupunkien elinvoimaisuutta edistäviä arvoja, joiden ylläpitämisessä kaduilla ja katuelämällä on merkittävä osuutensa.

Jane Jacobsin ajatuksiin on edelleen helppo yhtyä. Urbaani elämä mahdollistaa paitsi yksityisyyden ylläpitämisen myös yhteisöllisyyden ja kollektiivisen vastuuntunnon syntymisen, jolloin monimuotoisuuden tärkeyden voi kokea viihtyisänä, elävänä sekä turvallisesti tunnistettavana ja koettavana ympäristönä ja yhteisönä, jossa on sijansa jalankulkijoille ja autoilijoille. (Jacobs 1961).

2.6.4 Käveltävyydestä

Käveltävyys on kaupungeissa aliarvostettua. Näin voisi pelkistää amerikkalaisen kaupunkisuunnittelija Jeff Speckin viestin tämän teoksessa 'Walkable city - how downtown can save America one step at a time. Paikallisuus, lähiruoka ja kestävä liikenne kuvaavat käveltävyyden lisäksi saman suuntaisia arvostuksia, joita lyhyet etäisyydet ja hyvät kulkuyhteydet edistävät. Speck käsittelee teoksessaan autoilun ylivaltaa, jolloin etäisyyden merkitys helposti unohtuu. Speck tavoittelee ajatuksissaan ja teoksessaan käveltävien kaupunkikeskustojen tasapuolista autoilunkin hyväksyvää kehittämistä. Yhteisöllisyyttä ja viihtyisyyttä ei ole helppo synnyttää autoiluun perustuvassa liikenneympäristössä, jota kutsutaan kaupungiksi. Autoiluun perustuvien kaupunkien kehittyminen poikkeaa jalankulkua suosivista keskus- toista, joissa elämä jatkuu vielä työajan jälkeen autioitumatta.

Viihtyisäksi koettavassa kaupunkiympäristössä käveltävyydellä on olennainen merkitys. Speckin mukaan olennaisuutta voi arvioida ympäristön houkuttelevuudella, voimmeko uskoa lastemme ja lastenlastemme arvostavan kotiseutuaan muuttamatta sieltä pois. Urbaani kaupunkielämä yhdistää työpaikat, palvelut ja asumisen. Käveltävyyden kehittämisellä on jopa kansanterveydellisiä vaikutuksia. Liikkumattomuus käveltävyyden vastakohtana on helppo liittää autoiluun.

Speck on teoksessaan käsitellyt mm. kaupunkiympäristöjen ruuhkia, joista kolmannes johtuu pysäköintipaikkaa etsivistä autoilijoista. Osuus voi ruuhkatuntien aikaan olla tuntuvastikin suurempi. Verovaroin tapahtuva ajoratojen leventäminen ja ajokaistojen lisääminen kasvattavat liikennettä ja edellyttää samalla lisää pysäköintipaikkoja, jotka kadun varressa myös toteutetaan verovaroin ja usein jalankulkijoille varattua tilaa kaventamalla. Kohteiden saavutettavuus autolla edellyttää aina pysäköintimahdollisuutta.

Speckin mielestä kävelyn tulee olla hyödyllistä ja turvallista ja samaan aikaan jalankulkijan tulee voida kokea kävely-ympäristö viihtyisänä. Houkuttelevat tarjoumat luovat mielenkiintoista ympäristöä. Olennaista olisi käveltävyyden houkuttelevuuden edistäminen. Pienet

korttelit ja kivijalkakauppojen lyhyet, kiinnostavat julkisivut saavat kävelymatkan tuntuun lyhyemmältä ja parhaimmillaan jopa ehkä loppumaan kesken. Kävelymatkan houkuttelevuus on kuitenkin helppo pilata autoilua suosivilla ja jalankulkijoita vähättelevillä liikennevalojen ajoituksilla. (Speck 2013).

2.6.5 Visuaalistakin informaatiota kepin välityksellä

Jukka Jokiniemi on väitöskirjassaan 'Kaupunki kaikille aisteille, Moniaistisuus ja saavutettavuus rakennetussa ympäristössä' v. 2007 käsitellyt kaupunkisuunnittelun haasteita näkövammaisena tutkijana.

Väitöskirjassa on tarkasteltu erillisillä osatutkimuksilla rakennetun ympäristön aistitarjoumia ja niiden toimivuutta näkövammaisten orientoitumisen kannalta. Tutkimuksessa selvitetään liikennevalojen ääniopasteiden, jalkakäytävien opastavien materiaalien, esteettömän ulkovalaistuksen, kontrastien ja moniaistisen kaupunkiympäristön merkitystä näkövammaiselle empiirisesti sisä- ja ulkotiloissa sekä laboratoriossa. Tutkimuksessa tunnistettiin näkövammaisten liikkumista edistäviä ratkaisuja. Eräs osatutkimuksista paljasti kontrastinäkemisen epäsymmetrian: kaikilla tutkituilla taustoilla tumma raita osoittautui yleensä vaaleaa raitaa selkeämmäksi. Liikennevalojen opasteäänissä, joissa kokeiltiin mm. linnunlaulua, luonnon tuottamat aistitarjoumat osoittautuivat toimiviksi ja miellyttäväiksi. Kiinnittämällä huomiota eri aistitarjoumiin voidaan tuottaa laadullisesti miellyttävämpää ympäristöä kaikille. Väitöskirjatutkimuksen mukaan näkövammaisten itsenäistä selviytymistä edistävät monipuoliset eri aistein tunnistettavat maamerkit. Esteettömyyssuosituksiin tulisi sisältyä kattavampia ohjeita näkövammaisten huomioon ottamiseksi.

2.6.6 Kaavoitustoimen asiantuntijoista

Sari Puustinen on väitöskirjassaan 'Suomalainen kaavoittajaprofessio ja suunnittelun kommunikaatiivinen käänne, Vuorovaikutukseen liittyvät ongelmat ja mahdollisuudet suurten kaupunkien kaavoittajien näkökulmasta' v. 2006 käsitellyt suomalaista kaupunkisuunnittelua kaavoittajaprofession kautta. Puustinen tuo tutkimuksessaan esille haasteita ja ongelmia, joita kaavoittajaprofessioon liittyy. Kaavoittajaprofessiossa eräs keskeisimmistä teemoista liittyy yleiseen etuun ja sen toteutumiseen. Kaavoituksen kannalta ongelmaksi voi ristiriitailanteissa muodostua yleisen edun määrittelijä.

Esteettömyys ei kuulu Puustisen väitöskirjassa käsiteltyihin teemoihin, mutta kaavoittajaprofession merkitys esteettömyyden toteutumisessa on merkittävä. Kaavoittajien omat näkemykset voivat peilautua kaavoituksen lopputuloksiin - asemakaavoihin - monien eri reitien kautta. Kaavoittajan suhde poliittisiin päättäjiin tai elinkeinoelämän edustajiin voi toteutua eri tavoin. Päätöksissä tai niiden valmisteluissa tarkasteltavalla aikajänteellä voi olla merkitystä samoin kuin maanomistusolosuhteilla. Luottamus demokraattiseen päätöksentekoon vaihtelee henkilöittäin. Kaavoittajan usko omaan ammattitaitoonsa voi johtaa kohdeyhteisön, maallikoiden, näkemyksistä tai odotuksista poikkeaviin ratkaisuihin. Esteettömyys lieneekin tunnistettavissa osana sitä jakojäännöstä, jossa kaavoittajan aika, asenne, kyvyt, osaaminen ja vastuu jakaantuvat kaavoittajalta vaadittavien tehtävien hoitamiseen.

Kenelle kaupunkia suunnitellaan, on kaavoittajalle ydinkysymys, johon kaupungin johdon tulisi määritellä selkeä linja ja vastaus. Tarpeettomalla suunnittelubyrokratialla ei esteettömyyden toteuttamista tulisi vaikeuttaa. Kaavoituksen ammattikieli ja symbolit helpottavat ammattilaisten keskinäistä vuoropuhelua ja juridista yksiselitteisyyttä, mutta aukeavat maallikolle huonosti. Profession oma kieli alasta riippumatta voi olla yksi keino turvata alan valtuutus ongelmien määrittelyssä ja hallinnassa.

2.6.7 Ohjeita, kartoituksia, opinnäytetöitä ...

Katutilan esteettömyydestä on laadittu useissa kunnissa omia suunnitteluohjeistuksia, joita noudatetaan vaihtelevasti. Kunnat voivat luoda omia paikallisesti noudatettavia ohjeita tai laatia niitä kohdekohtaisesti. Esteettömyyden toteutumisen valvonta kuuluu usein toteuttavalle organisaatiolle. Opinnäytetöitä tehdään yleisesti kuntien toimeksiannoista ja ohjauksessa.

Erilaisissa esteettömyyden kartoitustilanteissa voidaan tunnistaa rakenteellisia esteitä tai puutteita. Puuttuvien yhteyksien osalta kartoitustoimet vaativat poikkeavan prosessin tullakseen huomioon otetuiksi, jotta tarvittavat toimet etenisivät suunnittelupöydälle. Kartoituksen tilaajalla on olennainen merkitys kartoituksen tuloksen hyväksikäytössä. Tämä tutkielma voidaan tulkita esteettömyyskartoitukseksi.

Tähän tutkielmaan ei ole sisällytetty opinnäytetöitä, koska ne alustavan tarkastelun perusteella ovat monesti lähtökohdiltaan teknisiä ja monesti laadittu otettavaksi huomioon katusuunnittelun tai työnaikaisten liikennejärjestelyjen yhteydessä. Tämän tutkielman painopiste on katutilan jalankulkua mahdollisesti häiritsevässä tai haittaavassa esteettömyysvajeessa, joka ei oletettavasti ensisijaisesti johdu suunnitelmien tai toteutuksen tuottamuksellisista puutteista tai virheistä.

Esteettömän rakentamisen ohjeistuksista on erityisesti mainittava SuRaKu-ohjekortit sekä esteettömyyden arviointikriteerit, jotka ovat saatavilla WWW-osoitteesta:

<https://www.hel.fi/helsinkikaikille/fi/ohjeita-suunnitteluun/esteettoman-rakentamisen-ohjeet>.

Ohjeisto on synnynyt Helsingin, Espoon, Joensuun, Tampereen, Turun ja Vantaan kaupunkien yhteistyönä vuonna 2004 ja se on toiminut Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelman pohjana. Kortteja ja kriteereitä on päivitetty v. 2008. Ohjeisto on ollut vapaasti suunnittelijoiden ja muiden asiasta kiinnostuneiden käytettävissä. Ohjeisto on osaltaan luonut esteettömyyden arviointiperustaa myös tälle tutkielmalle. SuRaKu -hankkeesta on laadittu myös loppuraportti sekä ulkotilojen esteettömyyden kartoitus- ja arviointiopas.

SuRaKu-ohjekortteja on laadittu kahdeksan:

1. Suojatiet ja jalkakäytävät
2. Kävelykadut ja aukiot
3. Tasoerot
4. Julkiset piha-alueet
5. Puistokäytävät ja levähdyspaikat
6. Leikkipaikat
7. Pysäkkialueet
8. Tilapäiset liikennejärjestelyt.

Esteettömyyskriteereitä on laadittu seuraavasti:

1. Suojatien reunatuki
2. Ulkoportaot
3. Luiskat
4. Opaslaatat
5. Erotteluraidat
6. Pysäkkikorokkeet
7. Sadevesikourut ja -kaivot
8. Kulkupinnat
9. Suojatiemerkinnot
10. Käsijohteet
11. Kaiteet
12. Painonappipylväs
13. Suojatiemerkkipylväs
14. Istuimet
15. Pollarit jalankulkualueilla
16. Suojatien keskikoro
17. Kohokartta
18. Varoitusalueet

Ohjeistuksen yhteydessä on esitetty myös kriteeritaulukot sekä esteettömyyden perustasolle että esteettömyyden erikoistasolle.

Tässä tutkielmassa käytettyjen arviointikriteerien ei tulkita ylittävän SuRaKu-ohjeistuksen perustasoa, vaikka havainnot on tehty Lohjan kaupungin ydinkeskusta-alueelta.

2.6.8 Tunnistaako lähdekirjallisuus esteettömyyden?

Tutkielman lähdeaineistoksi on valikoitunut edellä esitetty kirjallinen aineisto niiden sisältämien jalankulun ja katutilan viihtyisyyttä ja turvallisuutta käsittelevä tematiikan perusteella. Katujen fyysistä esteettömyyttä ei lähdekirjallisuuden voi tunnistaa kattavasti käsittelevän, mutta kirjallisuudesta on selkeästi tunnistettavissa jalankulun ja viihtyisyyden määrän keskinäinen riippuvuussuhde. Mitä enemmän ihmisiä kulkee jalan, sitä suurempi mahdollisuus ja todennäköisyys toisten ihmisten kohtaamiseen on. Kohtaamiset luovat edellytyksiä sosiaalisille toiminnoille ja samalla mahdollisuuden yhteisöllisyyden ja viihtyisyyden kehittymiselle.

Esteettömyyttä käsittelevä kirjallinen aineisto, johon tämän tutkielman laatimisen yhteydessä on tutustuttu, koostuu lähinnä erilaisia esteettömyyskarttoituksia käsittelevistä oppaista sekä teknisiä tai rakenteellisia yksityiskohtia sisältävistä työselityksistä, kaavakuvista, työtapaohjeista sekä laitteilta, varusteilta ja rakenteilta vaadittavista ominaisuuksista unohtamatta opinnäytetöitä. Yhteyttä tai korrelaatiota esteettömyyttä käsittelevän teknisen ohjeistuksen ja lähdekirjallisuuden välillä ei muutamia yksittäisiä havaintoja lukuun ottamatta ole tunnistettu. Sen sijaan kaavoitukseen liittyvällä suunnittelulla on oleellinen merkitys viihtyisyyden ja jalankulun toimintaympäristön luomisessa. Suunnitellun toimintaympäristön luomat tarjoumat jalankulkijoille avautuvat vasta, kun ympäristö on siinä määrin toteutunut, että jalankulku on mahdollista. Työnaikaiset esteet ja kiertotiet eivät usein tutkielman yhteydessä tehtyjen havaintojen perusteella mahdollista esteetöntä liikkumista rakennuskohteiden

ympäristössä. Liikenneympäristö muuttuu jopa päivittäin esteiden ja epäjatkuvuuskohtien muutosten mukana. Tarjoumien syntyä tai luomista ei lähdeaineistossa ole juurikaan käsitelty lukuun ottamatta Jenni Kuopan väitöskirjaa, jossa on mielenkiintoisesti kuitenkin käsitelty olemassa olevien kohteiden ja ympäristöjen luomia tarjoumia.

Arkkitehtinäkökulmaa tässä tutkielmassa edustaa Jan Gehl, joka onkin teoksissaan kuvannut ansiokkaalla tavalla ihmisen mittaisen viihtyisän ympäristön luomisen edellytyksiä ja merkitystä. Jane Jacobs tunnisti viihtyisyyden ja yhteisöllisyyden merkityksen jo varhain. Jeff Speckin näkemykset kuvaavat asenteiden ja arvostusten muutosta. Käveltävyydellä on Speckin mukaan merkittävä kaupunkien vetovoimaisuuteen ja viihtyisyyteen vaikuttava rooli. Ongelmana voi kuitenkin pitää vetovoimaisuuden tai houkuttelevuuden arviointia ja vertailtavuutta muiden viihtyisyyttä edistävien tai parantavien toimien kanssa.

Elämme liikkumisen murroskautta, jota Speck ei kirjassaan *Walkable City* vielä käsitellyt. Jalankulun ja autonomisen liikenteen yhteensovittaminen luo liikenneympäristölle uusia haasteita. Äänettömästi liikkuvat sähköautot luovat jalankulkijoille uusia havaittavuuden ja havaitsemisen haasteita jo nyt. Moottori ääni ei enää kerro onko kyseessä kiihdytyksestä tai jarrutuksesta tai jostain siltä väliltä. Varsinkin näkövammaisille äänetön liikkuminen saattaa luoda ongelmia, jos ajoneuvoliikennettä ei enää tunnista melun lähteenä.

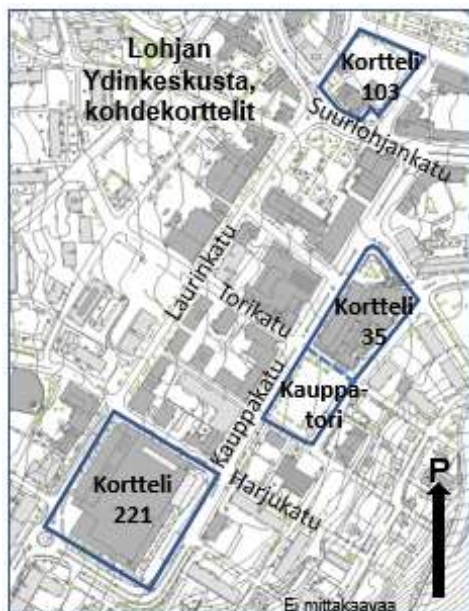
Jukka Jokiniemen väitöskirjassaan tutkimien liikenteenohjauksen auditiivisen ja visuaalisen sisällön sekä kontrastien merkityksen toivoisi saavuttavan katusuunnittelijat aikaisempaa kattavammin samoin kuin Sari Puustisen väitöskirjan odottaisi vaikuttavan kaavoitusprofession avautumista ja alan ulkoista vuoropuhelua edistävästi. Teknisen aineiston saatavuus ja kattavuus ovat hyvällä tasolla, mutta niiden sovellettavuudessa tai soveltamisessa on kehitettävää. Puustisen tutkimuksella olisikin kaavoittajaprofessiota laajempia soveltamismahdollisuuksia.

3 Korttelikohtaista tarkastelua

3.1 Yleistä

Tässä luvussa kuvataan tutkimusmenetelmää ja tarkastellaan korttelikohtaisesti kolmea Lohjan toiminnoiltaan keskeistä usein jalkaisinkin lähestyttävää keskustakorttelia esteettömyysnäkökulmia painottaen. Tarkastelun lähestymistapana on kortteleiden ympäri kiertävät jalankulkureitit jalkaisin tehtävän toistuvan tarkastelun avulla. Kullakin korttelilla on omat erilaiset ominaisuutensa ja vetovoimatekijänsä.

Tarkastelun kannalta epäjatkuvuuskohdiksi voisi todeta suojatiet, jotka ylittävät ajoradan. Kummalta puolelta katua suojatie alkaa? Kaksiajorataisen kadun keskikorokkeella olevan jalankulkijan sijaintia kadulla on vaikea yksiselitteisesti ja kattavasti määrittellä. Suojatien juovitus ei ulotu korokkeen alueelle, joten kyseessä ei ole suojatie. Mikäli keskikoroke on katkaistu suojatien kohdalla ajoradan kanssa samaan yhtenäiseen tasoon, ei kyseessä ole myöskään jalkakäytävä.



Kuva 1. Tarkasteltavat kohdekorttelit.

Ensimmäisenä korttelikohtaisesti tarkasteltavana kohteena on kortteli 221, linja-autoaseman ja kaupakeskuksen muodostama umpikortteli, joka kaupunkikuvallisesti lähes ilmeettömänä hallitsee näkymää saavuttaessa Lohjan keskustaan Laurinkatua pitkin etelän suunnasta. Poikkeuksellisen ratkaisuna korttelin maanalainen rakennusala jatkuu idän suunnassa katualueella Kauppakadun ja linja-autoaseman katurakenteiden alle. Etelässä kortteli- ja siihen liittyvä katualue ulottuvat pohjavesialueelle. (Kuva 2). Korttelia kutsutaan usein Prisma-kortteliksi.

Toisena tarkastelukohteena on Puu-Anttilan kortteli no 103, joka rajoittuu Laurinkatuun, Sibeliuksenkatuun, Anttilankatuun ja Suurlohjankatuun. Korttelin takana Suurlohjankadun suunnasta katsottuna Puu-Anttilan taakse jää Pyhän Laurin kirkko. Lohjan keskustassa keskeisellä paikalla kaupunkia jakavan val-

taväylän, Suurlohjankadun, varrella Kouluaukion vastakkaisella puolella sijaitseva Puu-Anttilan kortteli luo keskustaan erityisesti Kirkkokentän suuntaan avaruutta ja mahdollisuuksia toiminnallisesti vireään perinne- ja kulttuuriympäristöön. Keskustaympäristössä Puu-Anttila on upea maamerkki ja pala Lohjan historiaa.

Kolmanneksi käydään läpi korttelia no 35, Lohjantähden toimisto-/virasto- ja kaupakeskusrakennusta. Rakennuskorttelia tarkastellaan esteettömän liikkumisen kannalta yhdessä viereisen torialueen kanssa.

3.2 Tutkimusmenetelmän kuvaus

Tutkimusmenetelmäksi on valittu valokuvahavaintoihin perustuva mikrohavainnointi ja analyysi Lohjan keskustassa toteutettavassa tapaustutkimuksessa. Tutkimusaineisto muo-

dostuu työn aikana valokuvaamalla. Pitkä havaintojentekoaika ja otettujen valokuvien runsas määrä mahdollistavat esteettömyyteen vaikuttavien olosuhteiden ja rakenteiden tunnistamista ja arvioimista, kun toistuvasti eri vuodenaikoina kuvatut samat kohteet paljastavat jalankulkuun ja keskustan liikennejärjestelyjen muuten huomaamattomilta tuntuvia yksityiskohtia, toimintoja tai toimintatapoja.

Havaintomenetelmän haasteeksi ja jopa ongelmaksi ovat muodostuneet sadekelit ja hämäryys, jotka ovat asettaneet ylivoimaisia ongelmia käytetylle kuvauskalustolle. Onnistuneiden kuvahavaintojen määrä sadekelillä on jäänyt vähäiseksi. Pimeän aikaan informatiivisten kuvahavaintojen teko on ylittänyt käytettävissä olleen tekniikan sekä havaintojen tekijän kyvyt rajata ja tarkentaa otoksiaan onnistuneesti. Pitkät valotusajat ovat lisänneet haasteita tarkkoihin otoksiin, joten myös ilta- ja yöhavaintojen määrä on jäänyt vähäiseksi. Ongelmalliseksi ovat osoittautuneet havaintojentekoaikana myös vähäiseksi jääneet loska- ja rospuutokelit, onneksi. Vähäiset kuvahavainnot ovat osoittaneet loskakeleillä kuivatuksen ongelmia ja jalankulun haasteita jalkakäytävien hoidosta puhumattakaan. Loskakelin muuttuminen pakkaseksi on jäänyt vähäisille havainnoille. Tutkielmahavaintojen yhteydessä on kohdattu myös lukuisia häiritseviä teknisiä erikseen yksilöimättömiä ongelmia.

Kuvaussuunnitelmia ei ole laadittu etukäteen. Tutkielman kohdealue on suppea ja helposti jalkaisin liikkuen hallittavissa. Joitakin esteettömyyden kannalta ongelmallisia kohteita on jouduttu karsimaan ydinasian informatiivisen kuvaamisen haasteiden vuoksi. Eräs merkittävä kohde on jalkakäytävältä jalkakäytävää reunustavan aidan läpi tonteille suoraan alaspäin johtavat pitkät portaat Sibeliuksenkadun ja Suurlohjankadun varressa, kun tasoerot ovat useita metrejä. Mikäli portailta lipsahtaa, putoaminen voi koitua kohtalokkaaksi. Ongelman eräänä ratkaisuvaihtoehtona voisi olla jalkakäytävän reunaan ja tarvittaessa keskelle portaita sijoitettu käännös ja lepotasanne, jolloin aidan takana käynti portaille tapahtuisi ensin sivuttaissiirtymänä tasanteella, jotta kadulta horjahdettaessa tai kaaduttaessa ei olisi mahdollisuutta pudota suoraan portaita alas. Riittävän havainnollisen kuvainformaation synnyttämisen kyseisistä kohteista on koettu ylivoimaiseksi.

Kuvien hallintaa ja analysointia varten on valittuja kohteita kuvaavaa aineistoa jaettu ja koottu teema- tai kohdekohtaisesti kokonaisuutena tarkasteltavaksi ja esteettömyyden kannalta arvioitavaksi. Analysoitavia kohteita on alustavasti valittu havaintojen teon yhteydessä, mutta kohteet on tunnistettu ja valittu vasta kuva-analyysien perusteella jälkikäteen. Menetelmän puutteena voi pitää kuvien rajauksia ja kuvakulmia, koska kuvauskohteiden kuvainformaation sisällön pitäisi olla jälkikäteen arvioituna kattavaa ja tarvittaessa riittävän yksityiskohtaista. Ratkaisua on yritetty tavoittaa kuvaotosten runsaudella yleiskuvista yksityiskohtiin, mutta onnistumien taso on vaihdellut ja lopputulos on arviotavissa tässä tutkielmassa.

Havaintojen teon yhteydessä on satunnaisesti haastateltu kohdattuja ihmisiä, joiden suhtautuminen esteettömyyttä koskeviin keskusteluihin on ollut erittäin positiivista ja ymmärtäväistä viranomaisia lukuun ottamatta, joita voisi luonnehtia ehkä välinpitämättömiksi. Esteettömyysongelma tunnistetaan yhteisesti ja todetaan mahdolltomaksi hallita tai parantaa yksittäisen ihmisen aloitteesta. Kaupunki on järjestänyt tilaisuuksia, joissa on kuultu esim. liikunta- tai näkövammaisia. Kuulemisen tuloksena on saatu aikaan yksittäisiä toimia, joiden kokonaisvaikutuksia ei ole arvioitu.

Yksittäisten tämän työn yhteydessä havaittujen kunnan toteuttamien esteettömyyttä tukevien toimenpiteiden vaikutus ei kokonaisuudessaan aina ole ollut muuta kuin väliaikainen toteutusratkaisu, jolla ongelmia on siirretty tai lopullista ratkaisun tekoa lykätty tuonnemmaksi. Havaintojen perusteella autoilun esteettömyys työssyineenkin vaikuttaisi toteutuvan jalankulun esteettömyyttä huomattavasti paremmin.

3.3 Linja-autoasema ja kauppakeskus, kortteli 221, Ahtsalmi



Kuva 2. Ote ajantasakaavasta. Kortteli 221 ns. Prismakortteli.

Kortteli 221 sijaitsee hallinnollisesti Ahtsalmen kaupunginosassa rajoittuen idässä ja etelässä Kauppakatuun, lännessä Laurinkatuun sekä pohjoisessa Anttilan kaupunginosan puolella sijaitsevaan Harjukatuun. Linja-autoaseman ja tavaratalon muodostamaa korttelia ympäröivät toteutetut katu- ja liikennejärjestelyt ovat haastavia paitsi autoilun, pysäköinnin ja valvonnan myös jalankulun ja pyöräilyn kannalta. Korttelin ympäri ei kulje yhtenäistä jalkakäytävää vaan jalankulkijan tulee kiertääkseen korttelin paitsi kävellä linja-autoaseman laiturialueen läpi myös ylittää Harjukatu kahteen kertaan, edestakaisin, koska Harjukadun varrella ei ole korttelin 221 puolella yhtenäistä jalkakäytävää.

Harjukatu on korttelin 221 kohdalla kaksisuuntainen Laurinkadun ja Kauppakadun risteysten suuntiin, mutta välillä on Kauppakadun suuntaan ylämäkeen vasemmalle kaistalle johdettu yksisuuntainen katujakso. Kadun oikeassa



Kuva 3. Kauppakatu. Näkymä etelään.

reunassa on tällä kohtaa vinopysäköintiin osoitettuja ruutuja, joiden takana vastaavalla osuudella jalkakäytävä, jonka molemmista päistä on suojatieyhteys kadun vastakkaiselle puolelle. Järjestelyt kokonaisuudessaan lienee tehty mahdollistamaan Laurinkadulta saapuvan liikenteen kääntyminen tavaratalokiinteistön pysäköintilaitokseen johtavaan tonttiliittymään, jonne on näin yhteys Harjukadun molemmista suunnista. Harjukatu on myös osa Laurinkatua Virkkalan suunnasta linja-asemalle saapuvien linja-autojen ahdasta reittiä. Pyöräilyä varten on Harjukadun tavaratalon vastakkaiselle puolelle liikennemerkkein osoitettu yhdistetty kaksisuuntainen jalkakäytävä ja pyörätie.

Kauppakadulla on ajoneuvoliikenteelle etelän suuntaan kaksi kaistaa Suurlohjankadulta linja-autoasemalle asti. Kauppakadulla etelän suuntaan ennen Harjukadun risteystä kadun yläpuoliseen portaaliin, on asennettu suunnistustaulut, joissa oikeanpuoleinen ylempi taulu opastaa linja-autot suoraan linja-autoasemalle. Kaista

on paitsi ajoratamerkinnoin, myös liikenteenjakaajamerkillä ja moottoriajoneuvoilla ajo kielletty-merkin lisäkilvellä osoitettu busseille (kuva 7). Portaalin kaksi alinta taulua ohjaavat Prisma-parkkiin eri suunnista. Kauppakadun muu liikenne Virkkalan suuntaan jatkaa busseja lukuun ottamatta vasenta kaistaa. Korttelin 221 kohdalla on Kauppakadun vastakkaisella puolella erillinen yhdistetty jalankäytävä ja pyörätie.



Kuva 4. Kauppakatu. Harjukadun risteys ja ajoratamerkinnot. Keskikaistan viereen on pysäköity kuvan yläreunassa erottuvia linja-autoja pysäköintikieltomerkin vastaisesti.

Linja-autot on ohjattu Harjukadun risteuksen jälkeen kaistojen välisellä korokkeella sijaitsevalla liikenteenjakaajamerkillä käyttämään oikeanpuoleista linja-autoille erikseen osoitettua Kauppakadun suuntaista jatkuvaa kaistaa. Kauppakatu etelän suuntaan on korttelin 221 kohdalla erotettu välikaistalla kahtia. Oikeanpuoleinen tasaukseltaan viereistä kaistaa alempi busseille osoitettu kaista päättyy bussikaistana ilman tätä osoittavaa liikenne-

merkkiä linja-autoasema-alueen jälkeen. Päättyvä linja-autoaseman läpi kulkeva Kauppakadun busseille osoitettu kaista yhtyy väistämisvelvollisesti bussiliikennettä suosivasta liikennevalo-ohjatusta liittymästä sekaliikenteelle tarkoitetulle Virkkalan suuntaan 1-kaistaiseksi kaventuneelle Kauppakadulle.

Linja-autoaseman läpi kulkevan ajorataan merkityn busseille tarkoitetun kaistan lisäksi samaan valo-ohjattuun liittymään on toteutettu vaikeasti hahmotettavissa oleva yhteys Kauppakadulta linja-autoaseman päätyyn erityisesti Matkahuollon asiakkaille tarkoitetulle ahtaalle lastaus- ja purkupaikalle. Alueella on pysäköintikielto, jota on täsmennetty lisäkilvellä: ei koske tavarantoiminnan lastausta ja purkua. Lisäkilvellä lienee haluttu kieltää Matkahuollon viereisten ravintoloiden asiakkaiden lähipysäköintimahdollisuus ja saattoliikenne. Käyttötarkoitukseensa ahtaahko ja hankalasti saavutettava asfaltoitu pysäköintipaikaksi miellettyä katualue on sijoitettu rajautumaan samalle tasolle viereiseen sidekivettyyn oletettavasti jalankululle jalkakäytäväksi tarkoitettuun päällyste-materiaalieron avulla 'rakenteellisesti erotettuun' alueeseen, joka jatkuu asemalaiturialueelta rakennuksen seinänviertä seuraten.

Linja-autoaseman kulmalta jalankulkureitti jatkuu edeten edellä kuvattun aluepysäköintikieltoalueen ja linja-autoasemarakennuksen välistä edeten edelleen kauppakeskuksen pysäköintilaitokseen johtavan eteläisen tonttiliittymän poikki maalattun suojatien jälkeen sekaliikennekäyttöön ilman liikennemerkkien ohjausta otettua Kauppakadun linjausta seuraavaa raittia pitkin Laurinkadun varteen.

Linja-autoaseman kohdalla varsinaisen jalkakäytävän erottaminen linja-autojen laiturijärjestelmästä on lähes mahdotonta. Linja-autojen laiturit on numeroitu laiturialueen yläpuoliseen katokseen kiinnitetyin kyltein. Linja-autoasemalla ei ole yhtään merkittyä pysäkkiä, joten pysäköinti laitureissa on sallittua myös alueen muulle sallitulle liikenteelle, esim. huoltoliikenteelle. Linja-autoasema-alueen sallitulle pysäköinnille ei liikennemerkein ole

asetettu minkäänlaisia rajoitteita alueen pohjoispään sisäänkäynnin edustan taksiruutua lukuun ottamatta. Asema-alueen varusteina pyörätelineiden lisäksi on penkkejä ja roska-astioita. Liityntäpysäköintipaikkoja keskustaan lienee tuskin vakavissaan edes mietitty.

Linja-autoaseman linja-autovuorojen aikatauluihin liittyvää informaatiota voi pitää vaatimattomana Matkahuollon ollessa suljettuna. Matkahuollon ovet avautuvat laiturialueelle ja lankulkijoiden reitille.

Linja-autovuorojen reitit keskustassa tutkielman kohdealueella kulkevat Laurinkatua, Harjukatua, Kauppakatua, Karstuntietä ja Suurlohjankatua pitkin. Tutkimuksen kohdealueella on linja-autoaseman lisäksi kaksi kaukoliikenteen pysäkkiä. Saapuvaa liikennettä varten on pysäkkilevennys Kauppakadulla ja lähtevää liikennettä palvelee bussikaistaosuus sekä pysäkkikatos Suurlohjankadulla.



Kuva 5. Lohjan linja-autoasema ja bussikaistan valo-ohjattu liittymä Kauppakadulle. Valaistu pysäköintilaitoksen eteläinen ajoliittymä keskellä kuvan vasemmassa reunassa. Asiakaspysäköinnin aluepysäköintikieltomerkki erottuu linja-auton keulan edessä. Rakennuksen päädyssä olevaa jalkakäytävää ei kuvasta erota. Hämärä ja pimeä aika muodostavat esteettömyyden arvioinnille loogisen referenssijankohdan. Visuaalisten opasteiden merkityksen ja toiminnallisuuden arviointi kertoo tällöin kohteiden toimivuuden lomakauden ulkopuolella, kun illat ja aamut ovat hämäriä tai pimeitä.

Kun Matkahuollon asiakkaita palveleva pysäköintipaikka on varattu, voi pysäköintialueen läpiajo olla sängen haastavaa, jos ajoneuvona on henkilöautoa suurempi vaikkapa peräkärryä



Kuva 6. Linja-autoasema. Vaatimaton ja ahdas purkuun ja lastaukseen osoitettu pysäköintialue. Taustalla kuvassa vasemmalla valo-ohjattu suuntaliittymä ja liikenteen suuntaan osoittamaan asennettu aluepysäköintikieltomerkki.

vetävä auto. Pysäköintipaikka on toisinaan tukittu rinnakkain pysäköidyin autoin. Ennakoiva näkyvyys Kauppakadulta pysäköintipaikalle saattaa olla bussikaistalle välikaistan varten pysäköityjen linja-autojen takia estynyt.

Laituriin pysäköitävien linja-autojen reunakiven ylittävä etuylitys on n. kaksi metriä ja kaivaa vastaavasti seinänvierustan jalankulkumahdollisuuksia merkittäväällä tavalla.



Kuva 7 vasemmalla. Linja-auto-asema-alue. Moottoriajoneuvoilta ajo kielletty. Lisäkilvillä kieltoa rajoitettu. Keskikorokkeella erottuu pysähtymiskielto-merkki liikenteenjakajamerkkien yläpuolella. Kaarevan kiveyksen tarkoitus bussikaistalla ihmetyttää. Suojatiemerkin paikka on suojatien edellä!

Moottoriajoneuvojen ajokielto-merkin vaikutuksen selventämiseksi linja-autoaseman läpi kulkevaan ajorataan mer-

kitty linja-autoille sallittu poikkeava ajosuunta ja moottoriajoneuvojen ajokielto-merkki ovat huoltoajon sallivasta liikennemerkin lisäkilvestä huolimatta keskenään ristiriitaisen tuntuisia. Etelän suuntaan Kauppakatua etelän suuntaan linja-autoaseman kohdalla johtaa kaksi kaistaa erillisinä ajoratoina. Koskeeko moottoriajoneuvoilla-ajokielto-merkki koko ajorataa? Kaistojen välisellä korokkeella ajoradan molempia kaistoja koskevan pysähtymiskielto-merkin alla olevat liikenteenjakajamerkit ohjaavat Kauppakadulla linja-autot oikealle linja-autoaseman läpi kulkevalle ajoradalle ja muun liikenteen vasemmalle kaistalle. Busseille osoitetun kaistan kaarevasti ylittävän asema-aluetta rajoittavan kiveyksen informaatio sisällön tarve vaikuttaa epäselvältä. Etualan liikennevalotolppaan poikkeuksellisen asianmukaisesti kiinnitetty suojatiemerkki antaa väärää informaatiota sijoituessaan suojatien taakse, lisäkilpien alareunan asennuskorkeus on lisäksi vaarallisen matala. Pimeällä, hämärässä, sateessa ja talviolosuhteissa ajoratamerkintöjen informaatio voi jäädä autoilijoiden tavoittamattomiin, koska liikennevalotolppiin ei edes ole asennettu autoilijoita varten toisto-opastimia. Mistä Kauppakadun ylittävä suojatie alkaa? Pitääkö suojatielle hypätä? Invapysäköintimahdollisuutta ei aseman lähistöllä ole. Taksikin saattaa käyttää bussikaistaa vastoin tiemerkin ohjausta! Kuvassa erottuvat linja-autot on pysäköity pysäköintikielto-merkin vastaisesti. Taksien liikkumisen ohjaaminen poikkeuksineen vaikuttaa asiakkaan kannalta lähinnä kiusanteolta!



Kuva 8. Linja-autoaseman taksipiste. Erittäin tarpeellinen palvelu on selkeästi ja havaittavasti merkitty.

Ajoradan välikaistalla kahden yhdensuuntaisen ajoradan välissä sijaitsevien liikenteenjakajamerkkien yläpuolelle asennetun pysähtymiskielto-merkin vaikutusalue on molemminpuolinen, molempia ajoratoja koskeva (kuva 7). Linja-autoaseman läpi kulkevan ajoradan leveys on mitoitettu normaalia leveämmäksi bussien laiturille ja laiturilta kääntymistä varten. Etelään johtavien ajoratojen väliin on korkeuserojen takia rakennettu välikaista osana Kauppakadun läntisen Virkkalaan johtavan ajoradan rakennetta. Kauppakadun oikeanpuoleisten ajoratojen väliin asennettu pysähtymisen kielletty merkki on erittäin perusteltu.

Linja-autojen ajoradan varren laituripaikat ilman pysäkki-merkkejä ovat ainoastaan vinopysäköintiä varten rakennettuja tavallista suurempia pysäköintiin soveltuvia ruutuja!

Kuva 9 oikealla. Linja-autoasema. Jalankulkija tunnistaa kauppakeskuksen edustan sidekivetyn laitureihin päättyvän alueen jalankulkijoille tarkoitetuksi. Asemarakennuksen valkoisen tolpparivin taakse on köysien avulla rajattu ravintolan kesäterassi. Jalkakäytävän jatkuvuudesta valkoisesta pylväiköstä eteenpäin ei voi olla varma! Heikosti erottuva ruskea lippa suojaa laitureita. Kuvassa Harjukadun ylittävä pyörätien jatke lienee ainoa pyörätieyhteys linja-autoaseman korttelin alueelle. Pyörätien jatke päättyy jalkakäytävälle. Pyöräily on sallittua ajoradalla.



Kauppakeskuksen yläkerrosten toimintaa palvelevan jakelu- ja huoltoliikenteen reitti suoja-aiden välistä kuvassa 9 näkyvän taksin oikealle puolelle lienee ainoa tai ainakin vähiten laittomalta vaikuttava mahdollisuus varmistaa liikkeisiin ja edelleen asiakkaille toimitettavien tuotteiden perille pääsy kauppakeskuksen yläkertaan. Reittiä voisi kehittää myös takseille sopivammaksi pienin järjestelyin. Linja-autoasemakorttelin liikennesuunnittelua voinee esteettömyyden toteutumisen kannalta pitää jopa ala-arvoisena?

Linja-aseman liikennejärjestystä voinee kuitenkin pitää erikoisen innovatiivisina ja samalla linja-autoliikennettä kohtuuttomasti suosivina sekä saatto-, asiakas-, huolto- ja jalankululiikennettä syrjivänä. Runsaasta linja-asemalla viettämästäni kohtuullisen runsaasta havainnointiajasta huolimatta en ole nähnyt yhtenkään busseille tarkoitetulle kaistalle ajokaistojen väliin pysäköidyn linja-auton pyyhkijänsulan alla pysäköintivirhemaksulomaketta, en myöskään pysäköinnin tarkastajia! Linja-autojen taukopysäköintiä varten niille on varattu muusta raskaasta liikenteestä poiketen pysäköintipaikkoja Linnaistenkadulle ja Nahkurintorille. Ovatko Kauppakadun bussikaista ja linja-autoasema lainkaan kunnallisen pysäköinnin valvonnassa kuten koko muu Lohjan keskusta mukaan lukien Prisman pysäköintihalli? Onko vallalla suojeleva bussimafia?



Kuva 10. Bussikaista linja-autoasemalla. Viikonloppuisin lounasaikaan pysähtymiskieltokohteessa pysäköivät hälytysajoneuvot.

Ovatko kuvatut ongelmat katusuunnittelussa ja/tai asemakaavoituksessa tiedostettuja ja hyväksyttyjä ratkaisuja vai pienimmän riesan suunnittelun mukana tuotuja valitettavia epäjatkuvuuskohtia? Kuvan 11 ajantasakaavaotteesta erottuva jalankululle varattu alue erottuu raidoitettuna, mutta jalankulun jatkoyhteydet katualueella ovat vaikeasti hahmotettavissa.

Voisiko saattoliikennettä pitää lastaamisena tai purkuna, jolloin olisi pieni mahdollisuus lailiseen linja-autoaseman saattoliikenteen lähipysäköintiin aseman eteläpään aluepysäköintikieltoalueelle? Mikäli aluepysäköintikieltomerkki lisäkilpineen sallisi myös saattoliikenteen, jota tehtyjen havaintojen perusteella tapahtuu, jäisi kuitenkin vielä kiinteistön huolto- ja jakeluliikenteen pysäköintiongelmien ratkaisematta osuuskauppaa palvelevaa liikennettä lukuun ottamatta? Myöskään jalankulun asema ei esitetyillä muutoksilla paranisi.

Korttelin 221 kaavoitustilanteesta 20.9.2017

Oheen on vertailun havainnollistamiseksi otettu kolme karttaotetta korttelin 221 kaavoitustilanteesta 20.9.2017. Ensimmäisenä on ote ajantasa-asemakaavakartasta taustanaan kanta-kartta, kuva 11. Toisena on pelkkä kanta-kartta, kuva 12. Kolmantena on ote ajantasakaavakartasta, kuva 13.

Ajantasa-asemakaavan ja asemakaavamääräysten (kuva 14) silmämääräisen tulkinnan mukaan linja-autoasema-alueen jalkakäytäväksi varattu alue sijaitsee tontin alueella tasalevyisenä kaventuen eteläpäästään ulkoreunasta rakennuksen kulmaan, sisäreunasta linja-autoasemarakennuksen ulkoseinäseinälinjan suuntaisena. Kyseessä ei ole katualueella sijaitseva jalkakäytävä tai kevyen liikenteen väylä, vaan tontin alueelle yleiselle jalankululle varattu tontin osa, joka toteutuu viereisen kadun tasolla, ei edes katutasosta korotettuna.

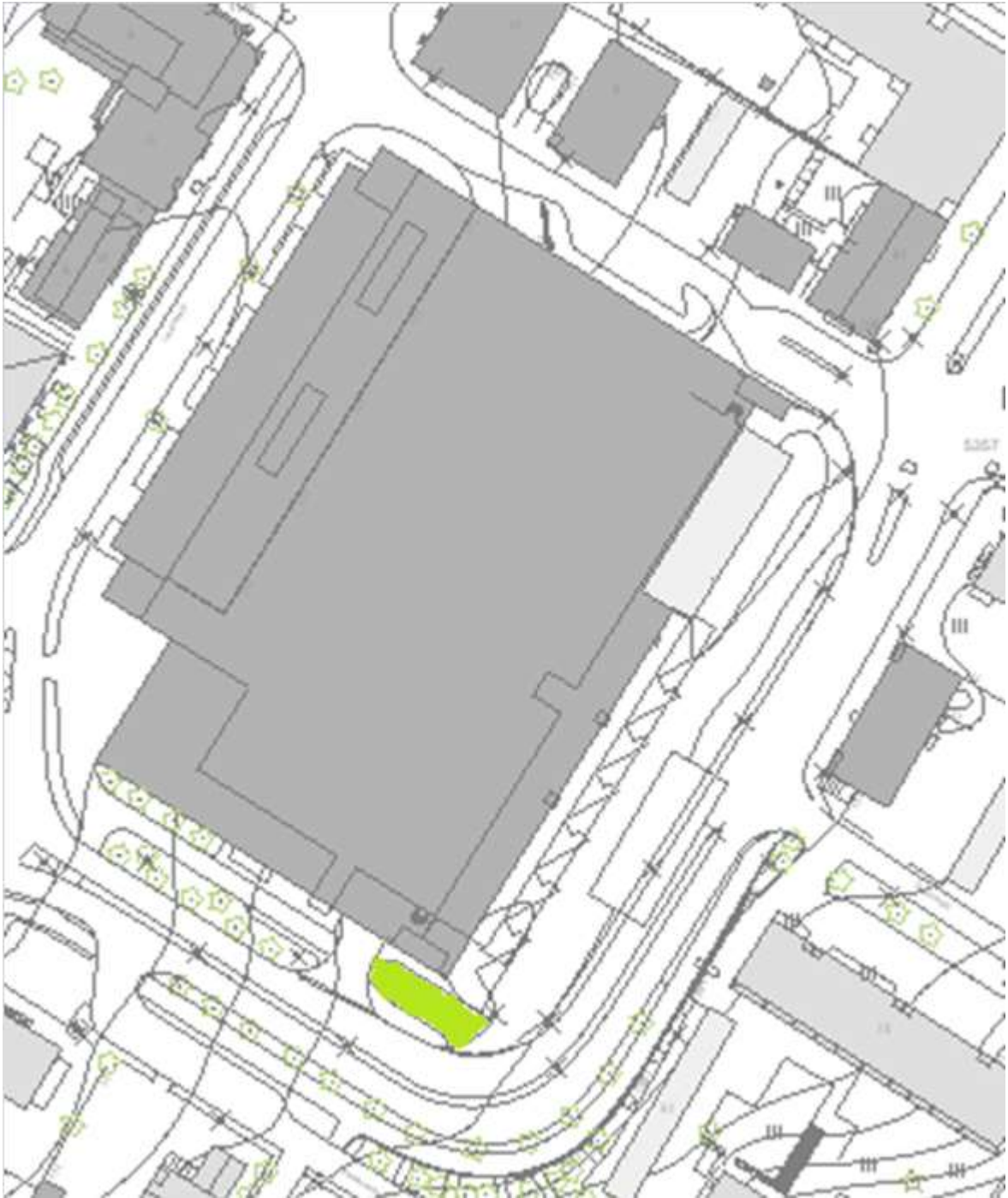
Onko jalkakäytävän/kevyen liikenteen väylän maankäyttö- ja rakennuslain mukainen esteettömyysvaatimus unohtunut käyttöönnoton jälkeen vai jo kaavamääräyksiä laadittaessa, vai eikö esteettömyyttä voi yleiselle jalankululle varatulle alueelta edes edellyttää? Olisiko kaavamääräyksiin pitänyt vaatia tai täsmentää noudatettavaksi jalkakäytäviin ja yleisiin alueisiin sovellettavia MRL:n pykälä?

Tämän tutkielman yhteydessä ei ole selvitetty perustettuja rakennus- tai muita rasitteita tai kohdealueelle laadittuja katusuunnitelmia. Uudet katusuunnitelmat on nähtävillä sähköisinä Lohjan kaupungin verkkosivuilta. Kattava esteettömyyden toteutumisen arviointi suunnitelmien perusteella ilman havainnekuvia vaikuttaa lähes ylivoimaiselta tarkasteltavien detaljien ja muuttujien runsaslukuisuuden vuoksi. Alkuperäisten katusuunnitelma-aineistojen yksityiskohtainen esteettömyystarkastelu suunnitteluohjelmistoissa eri tasoihin eroteltuine yksityiskohtineen vaatisi asiantuntemusta ja osaamista, johon vain harvalla asiantuntijallakaan on kykyä tai mahdollisuuksia.

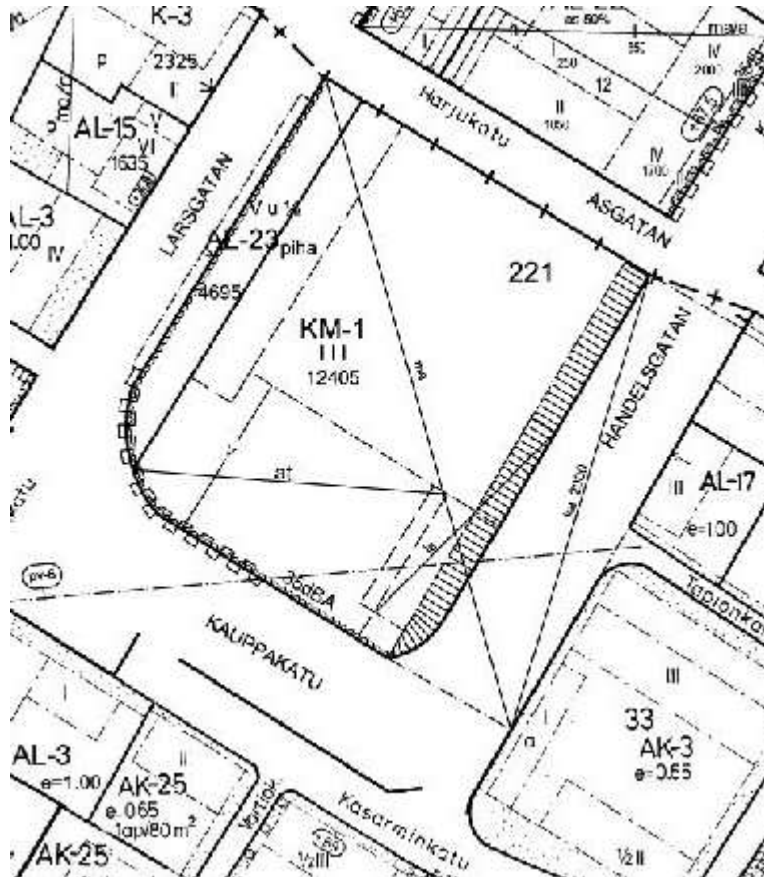


Kuva 11. Kortteli 221. Ote ajantasa-asemakaavakartasta taustanaan kantaakartta tilanteessa 20.9.2017.

Kantakartalla toteutunut tilanne 20.9.2017 ilman kaavamerkintöjä näyttää kuvan 12 mukaiselta:

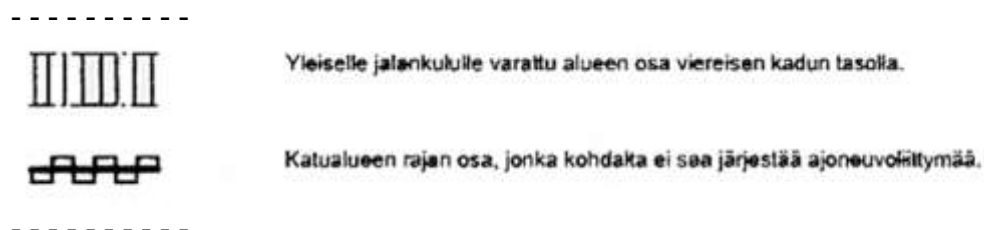


Kuva 12. Kortteli 221 ympäristöineen kantakartalla tilanteessa 20.9.2017. Vihreällä on merkitty tavaroiden purkuun ja noutoon osoitettu aluepysäköintialue, joka rajoittuu samassa tasossa maaliviivalla erotettuun jalankululle osoitetuksi tulkittavaan kapeahkoon alueeseen. Puolet yleiselle asemakaavassa jalankululle varatusta tontin alueesta vaikuttaisi erotetun linja-autolaitureiksi. Rakennuksen kuvassa vaalean harmaana erottuvan katoksen alla sijaitsee mm. viereisen ravintolan aidattu kesäterassialue. Kuvan korkeuskäyristä voi arvioida korkeuserojen muutosta. Korttelialueeseen rajoittuvan maanpinnan taso on alimmillaan lounaiskulmassa.



Kuva 13. Kortteli 221. Ote ajantasa-asetmakaavasta 20.9.2017.

Ohessa ote Lohjan kaupunginhallituksen 22.5.2006 § 176 hyväksymistä asemakaavan asemakaavamerkinnoistä ja -määräyksistä:



Kuva 14. Ote Lohjan kaupunginhallituksen 22.5.2006 § 176 hyväksymästä kortteliä 221 ym. asemakaavan muutosta koskevista asemakaavamerkinnoista ja -määräyksistä.

Lähde: https://karttapalvelu.lohja.fi/kaavat/AK0432_m.pdf

Ajoneuvoliittymän järjestämiskielto koskee tontin ja katualueen välisen rajan ylittävää ajoneuvoliittymää. Ajoneuvoliittymäkielto koskee myös polkupyörille tarkoitettuja liittymiä.

Korttelin eteläpään raitti ja huoltoliikennereitti

Kauppakeskusrakennuksen eteläpään raitti pysäköintilaitoksen liittymästä Laurinkadulle asti toimii käytännössä saatto-, jakelu- ja huoltoliikenteen reittinä kauppakeskuksen esteettömälle sisäänkäynnille. On vaikeaa väittää, ettei raittia olisi hiljaisesti hyväksytty huolto- ja jakeliikenteen reitiksi, vaikkei sitä sellaiseksi liene alun perin katusuunnittelun yhteydessä suunniteltukaan. Rakennuksen pohjoispäässä Harjukadulta on jo rakennuksen suunnitteluvaiheessa luotu hyvin opastettu huolto- ja jakeliikenteen reitti rakennuksen sisäisille tavaralaitureille (Kuva 15).



Kuva 15. Harjukatu, Prisman huoltoajoreitti.

Haastattelemieni kauppakeskuksen liikkeille palvelujaan tarjoavien tavara-autojen kuljettajien mukaan kyseistä huoltoajoreittiä saa kuitenkin käyttää ainoastaan Prismalle toimitettaviin kuljetuksiin.

Eteläisen sisäänkäynnin edustan aukion ympärillä on runsaasti telineitä pyörille, vaikka alueelle ei johdakaan pyöräteitä. Osa pyörätelineistä on lipan alla. Katos hankaloittaa korkeampien umpikoristen kuorma-autojen liikkumista aukiolle. Kauppakeskuksen Laurinkadun puoleisten katutasen liikkeiden tavaraliikenne tapahtuu pääosin eteläisen sisäänkäynnin kautta. Paitsi tavaraliikenne myös osa takseista, erityisesti invataksit suosivat epämääräisesti tavoitettavaa aukiota, josta liikuntarajoitteisten asiakkaiden on mahdollista päästä esteettömästi kauppakeskukseen, jossa katutasossa sijaitsevat marketin lisäksi mm. apteekki, optikkoliike ja kampaamo, ylempänä kirjakauppa, lääkärikeskus ym.

Taksilla pääsy kauppakeskuksen Laurinkadun puoleisen sisäänkäynnin lähelle on vaikeaa, koska taksiruutua ei ole. Laurinkadun varren pysäköintipaikat kauppakeskuksen kohdalla ovat usein varattuja, jolloin pysäköinnin innovointi luo erilaisia toteutuksia. Esteettömän liikkumisen turvaamiseksi tarvitaan asiakkaiden noutamiseen tai jättämiseen tarkoitettuja pysäköintiruutuja, jotta häiriöt saadaan minimoitua. Pelkät taksiruudut eivät ongelmaa ratkaise, koska osa saattoliikenteestä tapahtuu yksityisautoilla.



Kuva 16. Saattoliikenteen ongelma Prisman oven edustalla.

Takseilla on erilaisia suhtautumistapoja 'innovatiivisiin' pysäköintiratkaisuihin. Haastatellessani taksinkuljettajia huomasin Prisman ympäristön jakavan mielipiteitä siten, ettei osa mielellään käyttänyt eteläpään reittiä, joka vaikuttaa sopivan erinomaisesti invataksille.

Harjukadun kulmassa Prisman Laurinkadun puoleisen oven lähellä on jalkakäytävälevike, joka ei jalkakäytävänä jatku, mutta muodostaa korotetun mallin mukaisen pysäköimiseen soveltuvan paikan. Paikka on suosittu ja usein varattu, vaikkakin useimmiten vain lyhyiksi hetkiksi. Autolla on kuitenkin helpompi hakea edempää uutta pysäköintimahdollisuutta kuin jäädä tien tukkona odottamaan paikan vapautumista.

Takseille on varattu jonotusta varten paikkoja linja-autoasemaa ristikkäin vastapäätä Kauppakadun vastakkakkaisella puolella olevalta pysäköintialueelta, merkitty sinisellä.kuvassa N.



Kuva 17 vasemmalla. Taksien taukopysäköinti, sininen alue. Prisma-keskus vasemmalla, kortteli 221.

Linnaistenkadulla pysäköintikieltomerkin alla on lisäkilpi: Sallittu linja-autoille, kuva 18.



Kuva 18. Linnaistenkatu

Nahkurintorin alueelle on toteutettu vastaavanlainen järjestely. Suurin linja-autoille soveltuva reitti linja-autoasemalta taukopysäköintipaikoille käy Kauppakadulta kiertoliittymän kautta Laurinkatua pitkin Linnaistenkadulle.

Seuraavassa kuvasarjassa 19-26 jalankulkureitti kauppakeskuksen eteläpäädyssä:



Kuva 19 vasemmalla Korttelin 221 eteläpään raitti itään suuntaan. Yleiskuva kauppakeskuksen eteläpään raitista vaikuttaa ensisilmäyksellä sangen leveältä. Tarkastelemalla kuvaa tarkemmin voi havaita, että rakennuksen seinustalla on varattu tilaa kiinteistön huollon tarpeisiin.



Kuva 20 vasemmalla. Korttelin 221 eteläpään raitti länteen suuntaan. Laurinkadun varren rakennukset peittävät näkymän Lohjanjärvelle. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät raitilla linja-autoaseman ja Laurinkadun välillä ovat vähäisiä sisäänkäynnin edustan aukioaluetta lukuun ottamatta.



Kuva 21 vasemmalla. Raitti ja istutetun välikaistan erottama Kauppakadun toinen ajorata. Raitti on säilynyt hyväkuntoisena huolimatta kohtuullisen runsaasta ajoneuvoliikenteestä. Liikenne on lähes yksinomaan yksisuuntaista. Ajoneuvot voivat yllättää varomattoman jalankulkijan. Miksi jalankulkijan pitäisi varoa?



Kuva 22 vasemmalla. Kauppakeskusnäkö. Etualalla Laurinkatu. Näkö kauppakeskuksen eteläisen sisäänkäynnin ympäristöön. Aluetta reunustavat istutukset on rajattu reunakivin.



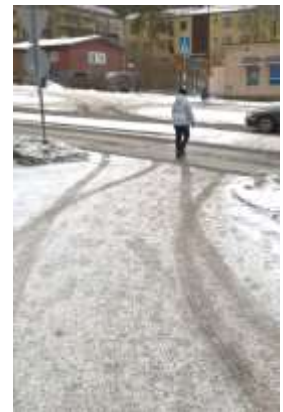
Kuva 23 vasemmalla. Pyöräpysäköintimahdollisuuksia katoksen alla. Jalkakäytävillä tapahtuva pyöräily on tutkielman yhteydessä tehtyjen havaintojen perusteella yleistä Lohjalla. Tyhjiä tai turhia pysäköintitelineitä ei juuri ole pyörätieyhteyden puutteesta huolimatta. Pyöräpysäköintimahdollisuudet kauppakeskuksen ympäristössä ovat tutkielman kohdealueen parhaat.



Kuva 24 vasemmalla. Taksi helpottaa liikuntavammaisen asioimista kauppakeskukseen. Saattoliikenteen toimintaedellytykset tai yhteystarve on suunnitteluvaiheessa ollut helppo sivuuttaa tai unohtaa.



Kuva 25 alla vasemmalla. Poistumisreitit oikealle ja vasemmalle suojatietä pitkin, autoilla. Onko suojatiemerkintä valkoiseksi 'laatoikimalla' tehty hämäämään? Merkintä ei ole tieliikenneasetuksen mukainen.



Kuva 26 oikealla. Sisääntulojäljet suojatien kautta Prisman eteläiselle ovelle Kaupakadun ylittävältä suojatieltä. Lumessa näkyvät jäljet paljastavat käytetyn suojatietä hyödyntävän ajoreitin.

Saatto-, jakelu- ja huoltoliikenteen ongelmat ovat keskusta-alueella todellisia, synnyttävät monenlaisia kysymyksiä ja voivat aiheuttaa turhia, vältettävissä olevia tai ylimääräisiä kustannuksia. Kuka pitää huolta kaupunkien keskustan logistiikan toimintaedellytysten toimivuudesta? Kenellä on vastuu? Ihmiset, tavarat ja palvelut edellyttävät toimivia kulkuyhteyksiä ja kuljetuspalveluita. Kuka on kaupunkilaisten tarvitseman logistiikan edunvalvoja? Logistiikka sisältyy tänä päivänä kaikkeen toimintaamme. Kenelle logistiikan edunvalvonta kuuluu? Logistiikan esteettömyyden osalta tulee ensimmäisenä mieleen itsestään selvältä tuntuva vaatimus palvelujen ja tuotteiden tavoitettavuudesta, saavutettavuudesta ja toimitusvarmuudesta joko omin avuin noudettuna tai palveluina perille toimitettuina.

Esteettömyysnäkökulma sisältää lähtökohtaisesti toiminnallisten kokonaisuuksien hahmottamista ja huomioon ottamista. Vaadimme rakennuksilta ja asunnoilta esteettömyyttä, jotta työ tai asuminen olisi sujuvaa, mutta saatamme unohtaa, että yhdessä muiden kanssa eläminen vaatii ympäristömme infrastruktuurilta huomattavasti enemmän. Jos lähtökohtaisesti ajatellaan lisääntyvän kulutuksen olevan tärkeää, tällöin kaikenlainen asioiden vaikeaksi

tai hankalaksi tekeminen lisää kulutusta. Mikäli haluamme lisäarvoa kasvattamaan kulutusmahdollisuuksia, pitäisi toimintamme tuottaa kulutustamme enemmän. Esteettömyys on eräs tehokkuutta, tuottavuutta ja viihtyisyyttä parantavista tekijöistä.

Kaupunkisuunnittelulla on merkittäviä lakisääteisiä velvollisuuksia ja vaikutusvaltaa paitsi ympäristö-, yhdyskunta-, liikenne- ja katusuunnitteluun varsinkin kaavoitukseen ja rakennussuunnitteluun. Kuten rakentaja miettii yksittäisen projektin kannattavuutta ja toteutuskustannusten minimointia, tulisi kaupunkisuunnittelun lähtökohtana aina olla elinkaariajattelu ja -kustannukset. Kaupunkisuunnittelun tulisi aina pystyä ratkaisuihinsa ja päätöksissään ottamaan huomioon paitsi nykyiset vaatimukset myös ennakoitavissa olevat ja osin ennakoimattomiakin muutostarpeita. Pelkkä toteutuskustannus on monesti 1/3-1/2 hankkeen elinkaarikustannuksista, jotka eivät sisällä mahdollisesti ympäristölle aiheutuvia haittoja.

Seuraavassa vielä yksi kuvaus ongelmasta onko jalkakäytävä jalkakäytävä tai suojatie suojatie, kuvat 27-30.



Kuva 27 vasemmalla. Etualalla tonttiliittymä Prisman pysäköintilaitokseen Kauppakadulta kauppakeskuksen eteläpäädyssä. Taksi käyttää tonttiliittymää, mutta kääntyy oikealle alamäkeen pitkin raittia, jonka olisi helppo todeta olevan ajoradasta korotetulla reunakivellä rakenteellisesti erotettu jalkakäytävä. Miskä taksi saa oletuksen yhdistetystä jalkakäytävästä ja ajotiestä, vaikka minkäänlaista liikennemerkkiä tai katumerkintää asian vahvistamiseksi ei ole.

Tulkitsimme näköhavaintoina saamiamme tarjoumia yleisesti ja yhteisesti hyväksytyjen periaatteiden mukaisesti. Yhtenäinen tulkinta edellyttää yhtenäisiä merkintöjä ja niiden mukaisia toimintatapoja. Jos merkinnät puuttuvat, oikeuttaako se poikkeavaan tulkintaan? Kuvassa 27 erottuva suojatien jatkeena oleva jalkakäytävä on korotetulla reunakivellä rakenteellisesti tonttiliittymän ajoradan rakenteesta erotettu. Tonttiliittymän poikki maalattu suojatie kertoo meille jalankulkijoille turvalliseksi tarkoitettusta kadun tai tien ylityskohdasta, jonka jälkeen jatkuu jalkakäytävä, ellei toisin ole liikennemerkein tai katumerkinnöin osoitettu.



Kuva 28 vasemmalla. Taksilla on kuljetettavanaan pyörätuolilla liikkuva asiakas, joka voi olla matkalla esim. apteekkiin, optikolle, kampaajalle, lääkäriin tai Prismaan. Taksin asiakkaalle liikkuminen on vaikeaa, eikä vastaavaa palvelutarjontaa kuin kauppakeskuksen automaattiovien takana on, ole Lohjalla yhdestä paikasta muualla saatavilla. Miksi kulkuyhteydet kauppakeskukseen on toteutuksen yhteydessä kymmenkunta vuotta sitten suunniteltu puutteellisesti? Vai onko valinta tehty tietoisesti?

Asiakaspalvelutehtävässään taksinkuljettaja toimii esimerkillisesti avustaessaan

asiakkaansa säässä kuin säässä perille kohteeseen. Jalkakäytävällä liikkuvan jalankulkijan kannalta toimintatapa ei ole tyydyttävä. Jalkakäytävä kuuluu jalankulkijoille! Ovatko katutason puiutteelliset tai riittämättömät kulkuyhteydet ja pysäköintipaikkojen puute asiakkaan vai liikkeenharjoittajan ongelma? Miten kaupunkisuunnittelun tulisi suhtautua asiaan? Riittääkö välinpitämätön etäältä seuraaminen? Olisiko kuntien sisäisellä valvonnalla toimivaltaa asiassa?



Kuva 29 vasemmalla. Vastuuntoista taksinkuljettajaa odottaa uusi asiakas. Nopein reitti ulos kauppakeskuksen edustalta käy suojatien kautta. U-käännöksen tekeminen ja paluu tuloreittiä käyttäen saattaisi aiheuttaa lisähaittaa jalankulkijoille tai johtaa vastaantulevan auton kohtaamiseen mäessä. Suojatietä käyttämällä ja varmistamalla ensin, ettei jalankulkijoita ole tulossa suojatielle pihasta on helppo lähteä. Näkyvyys joka suuntaan on riittävä! Onneksi suojatiehen ei ole yhdistetty pyörätietä. Liittymästä olisi helpointa jatkaa matkaa oikealle, mutta reitti ei ole käytössä ensimmäistä kertaa.



Kuva 30 vasemmalla. Taksin matka jatkuu jouhevasti pysähtymättä yli suojatien keskisaarekkeen ja edelleen vasemmalle kohti kiertoliittymää.

Taksin asiakaslähtöistä menettelyä on vaikea moittia, vaikka tieliikennelainsäädäntöä ei noudatettukaan.

Mikä on kaupunkisuunnittelun/rakennusvalvonnan osuus taksin toimintaan?

Jalankulkijahavaintoja Laurinkadun puolelta



Kuva 31. Laurinkatu. Näkymä korttelin 221 kohdalta.

Viereisestä kuvasta 31 erottuu Lohjalla tyyppillinen korotettu pysäköintitapa. Merkintä näkyy myös tolpan takaa erottuvasta alimasta lisäkilvestä. Kuvassa etualalla on inva-pysäköintiin tarkoitettu paikka, jossa auto on pysäköity kuten kyseessä olisi korotettu pysäköintitapa. Liikennemerkki ei tätä edellytä!

Miten kuvan merkin mukaan tulisi toimia? Merkki edellyttäisi ajoratapysäköintiä. Pysäköintiruudut ovat jalkakäytävällä vai ovatko? Onko kuvan harmaa auto pysäköity liikennemerkin mukaisesti invapaikalle? Missä on jalkakäytävän reuna ajoradan suhteen? Onko kadun varressa pysäköintirajotus?

Seuraavasta kuvasta 32 on helppo todeta korotetun pysäköinnin sijoitetun jalkakäytävälle kauppakeskuksen kohdalla Laurinkadulla. Pieni kuivalla kelillä havaittavissa oleva väriero päällystekivessä ei ole rakenteellinen vaan pelkästään visuaalinen ratkaisu, joka ei riitä rajaamaan jalkakäytävää kuin korkeintaan aurinkoisen ja kuivan kelin aikaan. Autoilijan on liian helppo olla välittämättä rajauksesta. Kuvassa näkyvä auton oven avaaminen jalkakäytävän puolelle sekä kohdalla olevat A-mainokset kaventavat jalkakäytävän tehollista leveyttä ja välityskykyä. A-mainosten on vaikea kuvitella lisäävän alueellista katualueen tai jalkakäytävän houkuttelevuutta tai viihtyisyyttä. Puut kadun reunassa sen sijaan luovat tunnelmaa ja rauhoittavat sekä luovat varjoa jalkakäytävälle.

Kuvassa 32 erottuva pyöräilijä on tyyppinen jalkakäytävällä liikkuja Lohjan keskustassa. Kadun vastakkaisella puolella on yhdistetty jalankulku- ja pyörätie, mutta tälläkin puolella on tilaa. Kun pyöräilijä sovitaa nopeutensa jalankulkuvauhtiin, haitta jalankulkijoille voi olla vähäinen, mutta kielii puutteellisista pyöräilyväylistä ja opastuksesta.



Kuva 32. Laurinkadun jalkakäytävää korttelin 221 kauppakeskuksen kohdalla. Jalankulkua häiritseviä tekijöitä kuvassa ovat: pyöräily, A-mainokset, autojen avautuvat ovet sekä jonotus ulkoseinään sijoitetulle pankki-automaatille, joka synnyttää toisinaan ruuhkaa.

Kuvassa 32 jalkakäytävän pinnassa ei ole havaittavissa painumia. Myös kallistus on sopivasti ajoradan suuntaan. Rakennuksen kuivatusvesiä ei ole johdettu jalkakäytävälle. Pysäköintiä varten jalkakäytävää on ruudutettu helpottamaan jalankulkijoita tunnistamaan pysäköintiä varten osoitettu alue jalkakäytävästä toiveena samalla, että autoilijat saisivat ajoneuvonsa mahtumaan ruutuun. Tämän asian ymmärtämistä asiaa helpottaa fiskaalisin perustein toimiva Lohjan tehokkaaksi tunnustettu pysäköinninvalvonta. Kauppakeskuksella on asiakkaitaan varten oma pysäköintilaitos. Kuvan 32 mukaisen korotetun pysäköintitavan ongelmina on kadun puolella lisääntynyt korkeus ja vaarallinen kynnyks kuljettajalle ja hänen takanaan vasemmalta ulos autosta pyrkiville, mikäli autoa ei ole pysäköity reunakiven päälle tai aivan pysäköintiruudun oikeaan reunaan. Haitta korostuu inva-pysäköintiruutujen kohdalla. Talvisin ajoradan reunatuen viereen kertyy loskaa ja kuraa, jota kuljettajan tulee osata varoa ja väistää poistuessaan autostaan. Kuvan synnyttämän tarjouman perusteella on todella vaikea välttyä ajatukselta, että pysäköintiruudut ja pysäköidyt autot ovat puiden varjostamalla jalkakäytävällä haittaamassa esteetöntä jalankulkua.

Riippumatta kuvien kohteesta tai kuvauskulmasta kuvatut näkymät paljastavat esteettömyysongelmia ja -haasteita, joiden erottaminen ja yksilöiminen havaintojen tekohetkellä kohteessa ei lukuisten häiriöiden ja houkutusten luomien ristiriitaisten tarjoumien kesken ole helppoa tai yksiselitteistä.

Prisman kulman takana häämöttävällä Harjukadulla sivustakatsojana havaitsin suhtautuvani erään pyöräilijän käyttäytymiseen nuivasti. Tästä vaikutti omasta mielestään tulleen 'kingi' Harjukadun jalkakäytävällä, jolla myös pyöräily on sallittua. Jalkakäytävästä olikin tuossa tilanteessa tullut pyörätie! Miten tässä näin on käynyt? Lohjan keskusta-alueella ei jalankulkijoita turvallisilla esteettömillä suojateilla tai jalkakäytävillä juuri hemmotella.

Oheisen kuvan 33 ottamisen alkuperäinen tavoite liittyi harjunäkymään, joka liittyy Lohjaan yhtä olennaisesti kuin näkymä Lohjanjärvelle. Harjunäkymän säilyttäminen keskustan pääkadulta tuntuu tavoittelemisen arvoiselta. Kuva sisältää myös huomattavan määrän monenlaista muuta informaatiota yksityiskohdista. Kuvan perusteella syntyvä tarjouma luo kuvaa yksitoikkoiselta tai yksipuoliselta vaikuttavasta ympäristöstä, jossa toivottavasti olisi mahdollisuuksia suurempaan potentiaaliin.



Kuva 33. Harjukadun kaksisuuntainen osuus Laurinkadun suunnasta. Oikealla korttelin 221 pyörätelineitä. Tästä ylempänä huoltoajoreitti rakennukseen, jota ennen oikealla puolella jalkakäytävä muodostaa yleisesti lyhytaikaiseen pysäköintiin käytetyn saarekkeen. Pysäköintikieltomerkin sijainnista pyörätelineen luona merkin vaikutusalueetta ei välttämättä miellä Harjukadun suuntaan tarkoitetuksi. Huoltoteliin liittyvän tukimuurin takana kaupunkiympäristöön huonosti soveltuvia vinopysäköintiruutuja. Kuvassa näkyvän pakettiauton takaa ruudusta poistuttaessa ei kuljettaja pysty näkemään Laurinkadun suunnasta lähestyvää liikennettä sitä haittaamatta. Kadun vasemmassa reunassa yhdistetty jalankulku- ja pyörätie. Suojatien molemmissa päissä keskellä jalankulkua haittaavat ritiläkansikaivot. Kauppakeskuksen myötapäivää kiertävän ajoreitin osaa on vaikea hahmottaa.

Kuvasta 34 voi hyvällä tahdolla hahmottaa Laurinkadun puoleisen ympäristön elävyyden kontrastina Harjukadun tylsyydelle. Kuvassa 33 avautuva Harjukadun näkymä vaikuttaisi uhratun poikittaiselle ajoradan ja jalkakäytävän tukkivalle tukimuurille, kaiteelle ja pysäköinnille. Tähän vaikuttaa osaltaan lisäksi erityisen poikkeuksellisenä pidettävät kauppakeskuksen edellyttämät ja rakennustöiden yhteydessä toteutetut katu- ja liikennejärjestelyt korttelin ympärillä.

Julkisessa tilassa elämyksellinen yllätyksellisyys luo parhaimmillaan odotusta erilaisuuden kokemiseen, joka katkaisisi rakentavalla ja mahdollisesti ympäristöä korostavalla tavalla muuten johdonmukaisena ja usein muuten ilmeettömäksi hahmottuvan ympäristön. Lohjalla on kesäaikaan käytetty esim. näyttäviä siirrettäviä kukkaistutuksia.



Kuva 34. Prisman Laurinkadun puoleinen sisäänkäynti ja Harjukadun puoleinen huoltoajo-ovi.

Muita esteettömyyshavaintoja korttelista 221

Korttelin 221 ympäristössä esteetön jalankulku toteutuu Laurinkadun puolella, kun paikalle saavutaan omalla autolla tai matkustajana. Korttelin houkuttelevuutta voi arvioida Laurinkadun avautuvan tarjouman perusteella, koska linja-autoaseman puoleisten liikkeiden tavoittaminen tapahtunee pääasiassa rakennuksen läpi sisätiloissa liikkuen. Kiinteistön suuntaan eri puolilta avautuvien tarjoumahavaintojen perusteella tärkeintä lienee kauppakeskuksen saavutettavuus autolla ja siihen liittyvä pysäköinti. Rakennuksen oma pysäköintilaitos ei ole riittävän houkutteleva kilpailemaan kadunvarsipysäköinnin kanssa, kun asiakkaan tavoitteena on nopea asiointi. Saattoliikenteelle ei korttelin ympäristössä ole järjestetty omaa pysäköintiruutua tai muuta vastaavaa ratkaisua.

Rakennuksen suunnitteluvaiheessa rakennuksen huolto- ja jakeluliikenne on otettu huomioon sijoittamalla lastaus-/purkulaiturit rakennuksen kellariin. Ongelmalliseksi tilanteen tekee se, että kiinteistössä toimii useita liikkeenharjoittajia vuokralla, mutta rakennuksen huoltoliikennereitit palvelevat vain kiinteistön päätoimijaa. Haastattelemieni jakeluautojen kuljettajien mukaan muilta kyseisen reitin käyttö on kielletty. Vuokralaisten jakelu- ja huoltoliikenteen joutuu kukin liikkeenharjoittaja järjestämään ilman rakennuksen tarjoamia fasilitettejä. Ongelma ilmenee tässä korttelissa korostetusti, koska kaksikaistainen ajorata ei juuri mahdollista ajoratapysäköintiä ja pysäköintiruudut ovat usein täynnä. Kauppakeskuksen kohdalla Laurinkadun pysäköintipaikat on sijoitettu korotettuina jalkakäytävälle ja vastakkaisella puolella ajoradan varteen syvennykseen. Jakeluliikenteen ongelmina nousevat esille mm. reunakivet, epätasaisuudet, kynnykset ja pehmeät pinnat, jotka usein estävät pumppukärryjen käytön ja muodostavat osaltaan työturvallisuutta vaarantavia ympäristöjä.

Linja-autoasema-alueelle on huoltoajo periaatteessa sallittu, vaikka alueelle johtaa pelkkä bussikaista. Huolto-ajoneuvoille ei asema-alueella ole pysäköintimahdollisuutta. Linja-autoaseman pienenä erikoisuutena voinee pitää alueen laiturialuetta, jolla ei ole yhtään merkit-

tyä pysäkkiä! Toteutuneiden jalankulkuyhteyksien toiminnallisuus linja-autoaseman ympäristössä on puutteellista, esteettömyyden toteutuminen ei vastaa alueen toiminnallisen luonteen edellyttämiä vaatimuksia.

Korttelia 221 koskevia v. 2005 hyväksyttyä asemakaavaa ja kaavamääräyksiä esteettömyyden kannalta arvioitaessa, ei voisi toteutusta tuntematta ymmärtää, kuinka esteettömyys voidaan pitkälti vesittää tulkinnoilla, joita rakennusvalvontakaan ei ilmeisesti ole tunnistanut. Viihtyisyystekijöitä tai muita esteettisesti tai visuaalisesti mielenkiintoisia piirteitä korttelista on hakemalla haettava. Ns. amerikkalaisen mittapuun mukaan, varttimailin päästä, kaikki vaikuttaisi hyvältä. Rakennuksen lastaus- ja varastotilojen rajoitetusta käytöstä ja toteutuksen yhteydessä kunnan viranomaisten kanssa päätettyjen muulle kuin osuuskaupan omalle ajoneuvoliikenteelle sekä jalankululle aiheutuvien kiinteistön käyttöön liittyvien liikenteellisten ratkaisujen käyttö- ja ylläpitokuluista ja kustannuksista tai aiheutuvista haitoista ei arvioita liene tehty. Erilaiset ulokeratkaisut ja kellarirakentaminen katualueelle ja innovatiiviset liikennejärjestelyt sekä Laurinkadun alimman tason hyödyntäminen lienevät tuoneet hankkeeseen osallistuneille suunnittelijoille mielenkiintoisia ja toivottavasti lisäbonukseen oikeuttaneita ongelmaratkaisuja.

3.4 Anttilanpuisto/Puu-Anttila, kortteli 103, Anttila

Puu-Anttilan korttelia rajaavat Laurinkatu, Sibeliuksenkatu, Anttilankatu ja Suurlohjankatu. Korttelissa samassa pihapiirissä sijaitsevat vanhat suojellut Puu-Anttilan koulu ja Kotiseututalo. Vanha keltainen koulurakennus ei ole rakennuksen sisällä havaittujen sisäilmaongelmien takia ollut käytössä. Suojellussa Kotiseututalossa toimivat Kahvila Liisa ja käsityöliike. Kulku molempiin rakennuksiin käy sisäpihan puolelta. Ajoneuvoliikenteen tonttiliittymä on Sibeliuksenkadun puolella. Käynti kiinteistöön Suurlohjankadun puolelta on katkaistu lauta-aidalla.



Kuva 35. Puu-Anttilan vanha koulurakennus ja Suurlohjankatua Laurinkadun suunnasta.

Sibeliuksenkadun varrella korttelin kohdalla on taksiasema ja korttelin piha-alueelle johtava tonttiliittymä. Jalankulkijoille on korttelin pihalle ja rakennuksiin kulku paitsi Sibeliuksenkadulta myös Suurlohjankadun ja Laurinkadun kulmasta sekä Laurinkadun puolelta. Jalankulkuyhteydet sijoittuvat kotiseututalon molempiin päihin. Lisäksi korttelissa on Anttilankadun ja Suurlohjankadun kulmauksessa Martan Grilli -rakennus ja kaupungin muuntamo.

Kortteli on aidattu lauta-aidalla Suurlohjankatua ja Anttilankatua vasten. Laurinkadun ja Sibeliuksenkadun vastaisilla rajoilla kasvaa pensasaidanteet.

Havainnot taksiaseman ympäristössä



Kuvat 36a-c. Ote ajantasakaavakartasta, kortteli 103, Anttilan kaupunginosa. Oikealla taksitupa ja Martan Grilli.

Anttilankadun varressa lähellä Sibeliuksenkadun risteystä on taksien taukotupa. Taksiasemalle on varattu Laurinkadun ja Anttilankadun välinen kadun varsi. Jalkakäytävä Sibeliuksenkadun varressa on kapea, päällyste on rikkonainen ja hoidon taso on heikko. Jalkakäytävän yleisilmettä voisi kuvata epäsiistiksi verrattuna tutkimuksen muuhun kohdealueeseen. Talvihoidon keskimääräinen taso korttelin jalkakäytävillä on vaatimaton. Viereiselle kiinteistölle kuuluva kadunhoitovelvoite korttelin mittaisen taksiaseman osalta on poikkeuksellinen. Taksiaseman ympäristön roskaantuminen on yleisintä viikonloppuiltaisin ja -öisin.



Kuvat 37 a-c. Sibeliuksenkatu. Kesäinen taksiasema vastakkaisista suunnista kuvattuna, kuvat a ja b. Syksyinen kuva kohti Laurinkatua, kuva c.



Taksiasema alkaa merkittynä välittömästi Laurinkadun itäpuolisen jalkakäytävään rajoittuen Sibeliuksenkadun ylittävän suojatien jälkeen.

Kuvat 38a ja b. Sibeliuksenkatu ja taksiaseman alku Laurinkadun suunnasta kuvattuna.

Jalkaisin ympäri Puu-Anttilaa



Suurlohjankadun varressa kortteli rajoittuu jalkakäytävään yhdistettyyn pyörätiehen. Puu-Anttilan korttelia ympäröivien jalkakäytävien leveys, kunto ja hoidon taso vaihtelevat tuntuvasti paitsi keskenään myös verrattuna muihin vastaaviin tämän tutkielman kohteisiin.

Suurlohjankadulla jalkakäytävään yhdistetty pyörätie on kaksisuuntainen Anttilankadulta länteen Tytyrin ja Roution suuntaan ja jatkuu Karstuntien varressa. Puu-Anttilan päärakennuksen kohdalla jalkakäytävän leveys ja lyhyt näkemä molemmista suunnista edellyttäisivät pyöräilijöiltä maltillisia nopeuksia ja jalankulkijoilta poikkeuksellista tarkkaavaisuutta. Pyöräilijöiden määrän onneksi puolittaa yhdistetty jalankulku- ja pyörätie kadun vastakkaisella puolella.

Kuva 39. Suurlohjankatu. Puu-Anttilan kohta, idän suuntaan, jalankulkijavalon ilman toisto-opastinta autoilijoille. Autoilijan on turhaan odotettava suojatien edessä kadun reunassa seisovan jalankulkijan astumista suojatielle päin punaista valoa.

Puu-Anttilan korttelin kohdalla Suurlohjankadun jalkakäytävä rajoittuu kaksiajorataisen pohjoisen puoleisen ajoradan ulommaista kaistaa reunustavan reunakiven ja Puu-Anttilan kiinteistöä rajoittavan lauta-aidan väliin. Loppukesän aikaan lauta-aidan juuressa kasvaa runsas jalkakäytävän efektiivistä leveyttä kaventava kasvillisuus sekä myös aidan takana kasvava katualueelle oksiaan levittävä fasadipuu. Talvella jalkakäytävän tehollista leveyttä kaventaa aitaan rajoittuva lumikarhe ja märällä kelillä ajoradalta lentävät roiskeet.

Kuvassa 39 näkyvän jalankulkijaliikennevalon yhteydessä ei ole autoilijoille suunnattua toisto-opastinta, joka kertoisi jalankulkijoille palavasta punaisesta valosta. Toisto-opastin mahdollistaisi autoilijan etenemisen Kauppakadun ja Suurlohjankadun suunnasta Anttilankadun risteysalueen ohi pysähtymättä odottamaan liikennevaloissa suojatien kohdalla kadun ylitystä mahdollisesti odottavaa jalankulkijaa liikennevalo-ohjauksen suunnittelun tarkoittamalla tavalla. Liikennesuunnittelu lienee kokenut ongelmalliseksi myös Anttilankadun liikenteen ohjaamisen vai onko kyseessä kustannusten säästö?

Talvinen jalkakäytävä- ja pyörätienäkymä poikkeaa merkittävästi sen kesäisestä ilmeestä. Suurlohjankadulta roiskuva likainen loska, aidan viereinen lumipolanne ja liukkaudentorjuntaan käytetty hiekoitusseppi luovat hoitamattomaa kuvaa sinänsä asianmukaisesti ja autoilua suosiviin olosuhteisiin nähden kohtuullisen hyvin hoidetusta jalkakäytävästä. Ajoradalla



Kuva 40. Suurlohjankatu. Puu-Anttilan kohta, lännen suuntaan Laurinkadun suunnasta kuvattuna.

kulkevan raskaan liikenteen suuri määrä voi tuntua jalankulkijasta ahdistavalta, turvattomalta ja jopa pelottavalta. Suurlohjankadun keskivuorokausiliikenne on suurimmillaan n. 18000 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Kuva 41. Suurlohjankadun ja Laurinkadun risteys, Puu-Anttila, kävelyreitti pihapiiriin.

Myös raskaiden ajoneuvojen osuus kaupungin ydinkeskustassa on poikkeuksellisen suuri. Jalankulkija ja pyöräilijä valinnevatkin mielellään vaihtoehtoisen reitin Sibeliuksenkadun kautta tai Suurlohjankadun vastakkaiselta puolelta ulkokaarteesta, mikäli mahdollista. Esteettömyyden kannalta kiertoreitti vaikuttaa pitkälti. Liikenteen määrä, melu, pöly ja muut päästöt tuntuvat Puu-Anttilan kohdalla erityisen pahoilta. Likaisen lauta-aidan seuraaminenkaan ei näkymänä ole erityisen houkutteleva, vaikka jalankulkija mielellään valitsee kulkureitin lähempää aitaa mahdollisimman etäältä ajoradasta. Laurinkadun ja Suurlohjankadun risteyksessä ei Puu-Anttilan kohdalla ole kaksiajorataista Suurlohjankatua ylittävää suojatietä kadun vilkasta ja runsasta raskasta liikennettä haittaamassa. Päästäkseen Puu-Anttilasta Suurlohjankadun vastakkaiselle puolelle bussipysäkillä jalankulkijan on ylitettävä neljä ajorataa Suurlohjankadun ajoneuvoliikennettä suosivien valo-ohjattujen suojateiden kautta.

Jalankulkijan on ylitettävä Laurinkatu kahteen kertaan sekä vilkas Suurlohjankadun suuntaisena risteyksestä jatkuva kaksiajoratainen Karstuntie. Hitaasti esimerkiksi rollaattorin tuella tai lasten kanssa liikkuva joutuu Karstuntien ylittääkseen odottamaan uutta vihreää valoa keskikaistalla, koska jalankulkijoiden vihreä vaihtuu punaiseksi todella pikaisesti. Mikäli katua ylittämään ryhtyessä ei huomaa painaa valo-ohjauskytkintä, voi odotusaika ruuhkaajan ukkopuolella muodostua kohtuuttoman pitkäksi. Jalankulkijoiden nakuttavat, äänisignaaleja antavat liikennevalot toimivat vain kytkimen ohjauksella suuren osan toiminta-ajastaan. Ajorataan merkitty suojatiejuovitus ei ulotu keskikorokkeelle, joka lieneekin reunakivien erotettuna tieliikennelain mukaisesti osa jalkakäytävään verrattavaa ajoradasta rakenteellisesti erotettua aluetta. Kyseessä ei kuitenkaan toiminnallisesti ole käytävä, vaan kaksi kaksikaistaista ajorataa ylittävää suojatietä yhdistävä kadun ylittämisen keskeyttämisen mahdollistava seisahdusalue, jolla ei ole tunnistettavissa jalkakäytävän tai suojatien statusta.

Suurlohjankadun risteyksestä itään päin johtavan ajoradan kaistajärjestely on mielenkiintoinen. Laurinkadun risteyksestä alkaa reunakiveen rajoittuva bussikaista tai pitkä pysäkkialue, joka päättyy ja liittyy viereiseen ajokaistaan ennen Anttilankadun kohdalla sijaitsevaa suojatietä. Tämän lisäksi idän suuntaan johtaa myös kolmas kaista. Mikäli bussipysäkki sijaitsee bussikaistalla, ei pysäkiltä bussikaistaa jatkavaa ajoneuvoa tarvitse väistää sen jatkaessa matkaa pysäkiltä omalla kaistallaan. Kaistajärjestely mahdollistaneen pysäkkialueen alkamisen bussikaistana suoraan risteysalueelta. Kuinka risteysalueen laajuus tässä kohteessa määritellään? Voiko risteysaluetta määritellä liikenteen, kaavan, näkymien, ajoratamerkintöjen tai katualueen käyttötarkoituksen mukaan yksiselitteisesti?

Jalkakäytävälle tippuneet lehdet ovat märkinä jalan alla liukkaita pitkään. Idän suuntaan Puu-Anttilan ja Anttilankadun jälkeen pyöräilijöiden on joko talutettava pyöräänsä seuraavalle suojatien jälkeen jatkuvalla jalkakäytävällä tai jatkettava muuta reittiä. Suurlohjankadun varressa Laurinkadulta Kauppakadulle asti yhdistetty jalankulku ja pyörätie on vain kadun vastakkaisella, eteläisellä puolella. Jalkakäytävän efektiivinen leveys jää Puu-Anttilan kohdalla mitoitustasoa kapeammaksi:



Kuvat 42a-c. Suurlohjankatu, Puu-Anttilan kohta. Yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien efektiivinen leveys ja näkymiä eri vuodenaikoina. Kuvat a ja b idän suuntaan, kuva c länteen päin.

Suurlohjankadun varren yhdistetyn jalankulku- ja pyörätien hoitovelvollisuus poikkeaa korttelin muiden jalkakäytävien kiinteistöille kuuluvasta yleisestä hoitovelvoitteesta. Puu-Anttilan korttelin ympäri kiertää muilta osin jalkakäytävä, joka noudattelee tonttia rajaavia pensas- ja lauta-aitoja. Sibeliuksenkadun varsi korttelin kohdalla muodostaa taksiaseman ja Anttilankadun varressa on jalkakäytävään rajoittuvia maksullisia poikittaisia pysäköintipaikkoja sekä Martan grilli ja muuntamorakennus. Korttelin kohdalla on pysähtymiskielto sekä Suurlohjankadulla että Laurinkadulla. Sibeliuksenkadulta taksiaseman kohdalla on tonttiliittymä kiinteistölle. Taksiaseman kohdalla on pysäköintikieltorajoitus. Jalankulkua varten on kiinteistölle lisäksi reitit Kotiseututalon molempien päätyjen kohdilta.

Laurinkadun puolella kiinteistön rajalla vasten jalkakäytävää kasvaa orapihlaja-aita. Seuraava kuvasarja kuvaa jalkakäytävän kuntoa ja hoidon tasoa. Jalkakäytävän hoidon taso poikkeaa tämän tutkielman havaintojen perusteella merkittävästi tutkielman kohdealueen muiden jalkakäytävien hoidon tasosta. (Kuvat 43a-c). Edellisen talven hiekoitushiekat ovat vielä elokuussa ennakoimassa tulevia liukkaita.

Puu-Anttilan pihapiiriin kuuluu päällystetyn pensasistuksen rajatun pihanpiiriin lisäksi Kotiseututalo, jossa toimii käsityöliike ja kahvila.



Kuvat 43a-c. Laurinkadun pohjoispää välillä Suurlohjankatu Sibeliuksenkatu, Puu-Anttilan kohta. Hoidon taso ei vaihtelee.



Sisäilmaongelmista kärsivä Puu-Anttilan kiinteistö on saanut uuden omistajan keväällä 2017. Tässä tutkielmassa esitetyt havainnot ja johtopäätökset perustuvat pääosin omistajanvaihdosta edeltäneeseen tilanteeseen. Rakennusta voi pitää keskustan maamerkinä.

Kuva 44 vasemmalla. Keväinen Puu-Anttila Kouluaukion suunnasta kuvattuna v. 2016. Etualalla Suurlohjankatu

Kuva 45, oikealla. Laurinkatu. Kotiseututalon pääty. Kahvila Liisa kuvassa Kotiseututalon päädyssä kuvan vasemmassa reunassa. Puu-Anttila taustalla Laurinkadun puolelta kuvattuna. Kuvassa erottuu myös painunut reunakivi.



Kuva 46, oikealla. Laurinkatu. Perinnenäkymä Laurinkatua etelään Sibeliuksenkadun kulmasta. Keltainen Kotiseututalon pääty erottuu rehevän kasvillisuuden takaa kuvan vasemmassa yläreunassa. Kuvaajan takana aukeaa Kirkkokenttä. Ajoyhteyttä yli Suurlohjankadun ja Karstuntien risteyksen ei ole ollut vuosiin.



Suurlohjankadun ja Karstuntien risteyksessä on aikoinaan ollut käytössä toiminnallisesti kiertoliittymää edeltänyt liikenneympyrä, joka lienee poistettu ja korvattu liikennevalo-ohjauksen asentamisen yhteydessä. Paitsi Laurinkadulta ei myöskään Anttilankadulta ole mahdollisuutta kääntyä Suurlohjankadulle vasempaan. Pienen keskusta-alueen mittasuhteisiin nähden Suurlohjankadun välityskyvyn maksimoiminen heikentää Suurlohjankadun pohjoispuolisen alueen liikenneyhteyksiä olennaisesti, jakaa kaupunkia toiminnallisesti ja aiheuttaa runsaasti melua ja muita päästöjä. Suurlohjankadun sosiaaliset vaikutukset ovat kaupunkikeskustan viihtyisyyttä ja muuten terveellistä maalaiskaupungin ilmapii-riä merkittävästi heikentäviä. Suurlohjankadun kaupunkia jakava estevaikutus on kiistaton.

3.5 Lohjantähti ja Kauppatori yhteyksineen, Anttila

Kauppakadun varressa sijaitseva liike- ja toimistokiinteistö muodostaa Koulukadun, Kalevankadun, Kauppatorin ja Kauppakadun muodostaman umpikorttelin, jonka alla kellarissa sijaitsee kulkuväyliltään autoilijoiden mielestä ahtaana pidetty pysäköintilaitos. Laitokseen on käynti Koulukadulta yhdessä huoltoliikenteen kanssa. Pysäköintilaitoksesta ulos johtavan reitin alle on rakennuksen takana olevan Kalevankadun varresta uhrattu osa Kauppatorin itäreunaa, jolloin tori on menettänyt avoimen tilan statuksensa Kalevankadun suuntaan.



Kuva 47. Ajantasakaava. Kortteli 35 ja Kauppatori. Taustana kantakartta.

Kauppakeskuksen ympäristön suunnittelun aikana 1990-luvulla esteettömyysajattelulla ei juuri liene ollut sijaa. Johtoajatuksena lienee tuolloin ollut, että suuri osa asiakkaista saapuisi omilla autoillaan kiinteistön pysäköintilaitokseen ja jatkaisi sieltä ostoksille ylempiin kerroksiin. Eräs kiinteistön vetonauloista on toisessa kellarikerroksessa sijaitseva Alkon myymälä, jonka heijastusvaikutuksia on nähtävissä myös kiinteistön ulkopuolella lähiympäristössä. Kauppakatu on kiinteistön kohdalla leveä kaksiajoratainen ja neli-kaistainen väylä, jota reunustavat osin ydinkeskusta-alueelle kapeahkoilta vaikuttavat jalkakäytävät. Lohjan keskusta-alueita hallitseva rakennus tuntuu lähempää katutasossa tarkasteltuna nouse-

van painumasta. Kauppakadun varren jalkakäytävä on tuntuvasti kallellaan Lohjantähti-rakennuksen suuntaan, jolloin kuivatusta varten tarvittavat sadevesikaivot onkin rakennettu rakennuksen sokkelin viereen.



Kuva 48. Lohjantähden kortteli Kauppakadulta etelän suuntaan kuvattuna. Koulukatu risteyksestä vasemmalle. Risteyksessä vain yksi Kauppakadun ylittävä suojatie. Keskikorokkeen kohtaa ei ole erotettu ajoradasta.



Kuva 49. Kauppakadun rakennuksen suuntaan oikealle tuntuvasti kallellaan oleva jalkakäytävä. Pysäköintiruudut on maalattu jalkakäytävälle.

Kauppakeskuksen ympäristön suunnittelun aikana esteettömyysajattelulla ei juuri liene ollut sijaa. Johtoajatuksena lie-
nee ollut, että suuri osa asiakkaista saapuisi omilla autoillaan
kiinteistön pysäköintilaitokseen ja jatkaisi sieltä ostoksille
ylempiin kerroksiin. Eräs kiinteistön vetonauloista on toi-
sessa kellarikerroksessa sijaitseva Alkon myymälä, jonka
heijastusvaikutuksia on nähtävissä myös kiinteistön ulkopuo-
lella lähiympäristössä. Kauppakatu on kiinteistön kohdalla
leveä 2-ajoratainen ja nelikaistainen väylä, jota reunustavat
osin ydinkeskusta-alueella ahtaahkoilta vaikuttavat jalkakäy-
tävät. Lohjan keskustaväylää hallitseva rakennus tuntuu lä-
hempää tarkasteltuna nousevan painumasta. Kauppakadun
varren jalkakäytävä on tuntuvasti kallellaan Lohjantähti-ra-
kennuksen suuntaan, jolloin kuivatusta varten tarvittavat sa-
devesikaivot onkin rakennettu rakennuksen sokkelin viereen.
Kadun varren matala vedenjakajan muodostava reunakivi es-
tää veden valumista ajoradalta suoraan jalkakäytävälle Kadun
varren pysäköintipaikat on sijoitettu rakennuksen kohdalla
korotettuina jalkakäytävälle. Lieneekö kyse suunnitteluvir-
heestä, mutta katutason liiketilojen näyteikkunat jäävät ajora-
dan suunnasta tarkasteltaessa matalalle eivätkä erotu pysäköityjen autojen takaa. Kiinteistön
kauppiaat tunnu panostavan näyteikkunamarkkinointiin, jolloin kadun satunnaisille jalan-
kulkijoille avautuva tarjous ei välttämättä houkuttele heräteostoksille. Monimuotoisesta



julkisivuilmeestään huolimatta rakennuksen Kauppakadun puoleista julkisivua voisi pitää jalankulkijan näkökulmasta klinisen siistinä, lähes yksitoikkoisen harmaana (kuva 51).

Kuva 50 vasemmalla. Ote ajantasakaavakartasta. Kuvassa keskellä Kauppatori, jonka pohjoispuolella kortteli 35, Lohjantähti. Oikeassa yläkulmassa erottuu osa Suurlohjankatua. Vasemmassa alakulmassa linja-autoasema. Kauppatorin eteläpuolella merkinnällä ET-4 korttelissa 34 on aktiivikäytöstä poistettu paloasemarakenus.



Kuva 51. Lohjantähden pohjoispäätä Kauppakadun vastakkaiselta puolen kuvattuna.

Kauppakatu on kaksiajoratainen ja jalankulkijan kannalta liikkumista ja kadun ylitystä rajaava, koska ajorata-alue on leveä ja ylityskohtia on harvassa. Keskikaista on kapeahko ja pyörän tai vaunujen kanssa katua ylittävälle kapea. Jalankulun esteettömyyttä on otettu ajoradan korokkeettomina keskisaarekkeen rakenteissa huomioon. Torialueen kohdalla on ainoastaan yksi suojatie Kauppakadun yli torin eteläpäädyssä Harjukadun risteyksen luona. Kauppakadun ylittävien suojateiden vähäisyys ei suosi tai edistä alueen jalankulun houkuttelevuutta.

Lohjantähden rakennuskortteli yhtyy eteläpäässä suoraan Kauppatorialueeseen. Eteläpäädyn sisäänkäynnille on saavuttu pitkään torialueen kautta autoilla, jotka on voinut pysäköidä torialueelle torin aukioloaikojen ulkopuolella. Pysäköintirajoituksia on toistuvasti muuteltu ja

lisätty. Epävarmuus pysäköintimahdollisuudesta saattaa vaikuttaa vähentävästi sekä Lohjantähden että Kauppatorin asiakasmääriin. Lohjan keskustan pysäköintipaikka-aineisto on saatavilla Lohjan karttapalvelusta [www-osoitteesta: https://karttapalvelu.lohja.fi](https://karttapalvelu.lohja.fi). Pysäköintipaikka-aineistoa on esitetty liitteessä 2.



Kuva 52. Lohjantähti ja Kauppatori Torikadun oletetun itäisen jatkeen kohdalla. Kuvassa esimerkki Lohjalla käytetystä liikennemitoituksesta. Kuvassa oikealla erottuvan pysäköintialuemerkin alla olevan lisäkilven mukaiselle 12 metrin matkalle on saatu mahdutettua kolme kuusimetristä pysäköintiruutua takseille. Vasemmanpuoleinen 'invataksiruutu' saattaa olla jopa pidempi kuin kuusi metriä. Risteysalueella sijaitsevia taksiruutuja käyttää pysäkkinä myös palveluliikenne, josta ei kuitenkaan informoida jalankulkijoita pysäkkimerkillä. Inva-merkintä vasemman puoleisessa pysäköintiruudussa lienee jälkeenpäin toteutettuna ristiriidassa pysäköintialue liikenne-merkin lisäkilpien kanssa. Osa P-ruuduista on Kauppakadun ja Torikadun T-risteyksen kohdalla. Jalkakäytävälle merkittyihin korotettuihin ruutuihin pysäköidyt ajoneuvot saattavat peittää ajoradalta näkyvyyttä jalkakäytävältä kuvan vasemman reunassa juuri ja juuri erottuvalle suojatielle aikoville.

Kortteli 35, Lohjantähti, on umpikortteli, jota Kauppakadun vartta lukuun ottamatta kiertää yleiselle jalankululle varatut alueet rakennustontilla (kuva 50). Jalankululle varatut alueet rakennusta kiertävät Kauppatorin laidassa ja Kullervonkadun varressa pylväskäytävinä, joilla esteetöntä kulkemista rajoittavat useat portaat. Jalankulkualuiden toiminnallisuus lieenee uhrattu jo suunnitteluvaiheessa arkkitehtonisille rakennusalan optimoimista tukeville julkisivuratkaisuille. Asemakaavan ja -määräykset on kaupunginhallitus vahvistanut vuonna 1988. Istutettavaa aluetta ei tontilla asemakaavamerkintöjen mukaan ole, mutta puita on istutettava korttelin k-merkinnällä osoitetulle yleiselle jalankululle varatulle alueen osalle. Koulukadun puolella ei ole yhtenäistä ajoradan varressa kulkevaa jalkakäytävää, vaan jalankulkuyhteys käy portaiden kautta ns. pikkutorin läpi Kauppakadun suuntaan. Suojatieyhetydet ja -näkymät korttelista toiseen eivät sijoituspaikkojensa vuoksi luo positiivisia tarjoumia tukevia esteettömyyden edellytyksiä.

Kauppatorin suuntaan etelään Lohjantähden tontti rajoittuu torialueeseen. Lähelle rakennusta on torille istutettu puita katkaisemaan näköyhteys itä-länsi -suuntaisesti Torikadun ja Kalliokadun välillä ja luomaan varjoa levähdykseen tarkoitetuille penkeille. Ratkaisun pe-

rusteita voisi kaupunkikuvallisesti ihmetellä, koska keskusta ja torialue kaipaisivat näköyhteyttä tai ainakin avoimuutta harjun lisäksi rannan suuntaan ja suunnasta, puut pitäisikin ehkä poistaa tai korvata matalilla pensailla, jotka eivät kuitenkaan anna suojaa auringon paisteelta.

Luonteva suunta lisätä ja kehittää torin houkuttelevuutta olisi eteläpäädyn puoleinen Sepänkadun suunta, jolloin olisi mahdollista yhdistää torialueen käyttöön kaupungin omistamat kiinteistöt korttelissa 34. Torialueen houkuttelevuutta on vaikea parantaa kauppakeskuksen ehdoilla. Luontevaa olisi avata näköyhteys ja pihakatumainen reitti Torikadun ja Kalliokadun välille ja jatkaa torialuetta Sepänkadun suuntaan muodostamalla Sepänkadusta pihakatu. Ratkaisu mahdollistaisi samalla torin fasiliteettien kehittämisen.



Kuva 53. Koirien koulutustapahtuma Kauppatorilla. Vasemmassa reunassa Lohjantähden eteläpääty. Torin takareunassa erottuu katettu ja aidattu Lohjantähden pysäköintilaitoksesta poistuvan liikenteen ajoramppi. Osa toripaviljongin katosta erottuu kuvan oikeassa yläkulmassa taustanaan työväentalo.

Kauppakadun ja torin välinen jalkakäytävä on kapeahko. Torialueelta ei vaadita jalkakäytävän ominaisuuksia. Ajoneuvojen pysäköinti Kauppakadun varteen torin kohdalla tapahtuu korotettuna jalkakäytävälle. Jalkakäytävän pysäköintiruudut lienee suunniteltu erottumaan päällysteen sidekivien erilaisella huonosti hahmotettavissa ja erotettavissa olevalla ladonnalla tai olemattomalla värierolla. Jalkakäytävälle on istutettu puita noudattaen pysäköintiruutujen mitoitusta.

Torialuetta rajaavat reunakivet rajaavat esteettömään jalankulkuun soveltuvan jalkakäytäväalueen laajenemisen Kauppakadun suunnasta torin puolelle. Ensimmäinen Kauppakadun varren puurivi on istutettu ajoradan reunakiven viereen ja toinen rivi vuorotellen puita ja

valaisintolppia jakokeskuksineen torin puolelle toisen korotetun reunakivilinjan muodostaman kynnyksen taakse. Pysyvästi esteettömäksi jalkakäytävää ei tehtyjen havaintojen perusteella voi luonnehtia. Tori- ja markkinapäivinä jalkakäytävää rajaavat, ahdistavat ja osin täyttävät torin puolelta torikauppiaiden ajoneuvot eikä markkinapäivinä kadun varren pysäköintiruutujen leveys välttämättä riitä torikauppiaille tai asiakkaille. Kadunvarren reunakivi on matalampi kuin torialuetta rajaava porrasrakennelma, jota tosin näkövammaisten olisi kepin kanssa ajoradan reunakiveä helpompi seurata, mikäli se jatkuisi pidempään. Ajoin rajoittuvat yhtenäisesti jatkuvat korotetut reunakivet helpottaisivat näkövammaisten liikkumista, mikäli pysäköidyt autot tai istutetut puut eivät jalkakäytävällä liikkumista estäisi.

Torialue on esteettömästi erittäin hankalasti saavutettavissa! Sepänkadun puoli on osoitettu pysäköinnin ja torin huollon tarpeisiin ja jätetty vaille jalkakäytävää. Sepänkadun toripaviljongin takaa ylittävälle suojatielle johtaa torilta ahdas, toripäivinä letkujen ja johtojen täyttämä reitti. Toripäivinä torinäköä Kauppakadun suunnasta hallitsevat torikauppiaiden autot ja kojut, joiden tavoitettavuus lieenee ensisijaisesti suunniteltu Lohjantähden suunnasta saapuville omin jaloin liikkuville asiakkaille. Toria tai sen omaleimaisuutta on vaikea tunnistaa. Miten tai mistä torin voisi tunnistaa Lohjan kauppatoriksi?

Kesäkaudella torilla on tarjontaa muita vuodenaikoja runsaammin, koska loma-aika tuo mukanaan Lohjan seudulle paljon kesämökkeilijöitä ja muita vierailijoita. Varsinaisen toritoiminnan lisäksi kesäaikaan alueella on runsaasti erilaisia tapahtumia, konsertteja ja muuta toimintaa, joiden edellytyksiin tai suosioon esteettömyyspuutteiden ei järjestäjien toimesta katsottane vaikuttavan.

Liikkuville autoille on Kauppakadun ajoradoilla runsaasti tilaa. Voi olla, että ruuhkaisimpaan aikaan liikennettä synnyttää suhteellisesti eniten vapaata pysäköintipaikkaa etsivät autoilijat.



Kuva 54. Kauppakatu. Keväinen näkymä Harjukadun risteyksestä linja-autoaseman kulmasta Kauppatorin suuntaan. Kauppakatu päättyy Suurlohjankatuun. Kuvassa suunta pohjoiseen.

Kauppakadun välityskyky mahdollistaa runsaan liikennemäärän, koska risteävää katuliikennettä on vähän eikä tonttiliittymiä sallita. Kauppakadun varressa ja Kalevankadun puolella torin ajo liittymän kohdalla on pätkä jalkakäytävää, muuten torin ympärillä ei jalankulkumahdollisuutta ajorataa ylittämättä ole. Torille on ajoneuvoliittymä myös Sepänkadun puolelta. Sepänkatu jatkuu kuvassa 54 Kauppakadun yli oikealle Kauppakadun varressa oikealla erottuvan reunakaistan pensasistutusten jälkeen. Kuvan oikeassa reunassa erottuva valkean rakennus, ns. Sokeripala, on purku-uhanalainen ja ilmeisesti vähäisellä hoidolla. Sepänkatu kulkee Kauppatorin ja Sokeripalan välissä yksisuuntaisena itään päin.

Leveän ja keskeisen Kauppakadun turvalliseen ylitykseen on mahdollisuus suojatietä käyttäen vain muutamassa kohdassa.

Jalkaisin Lohjantähden ympäri vai ympäristössä?



Lohjantähden kiinteistöä voi tarkastella monesta suunnasta. Autolla pysäköintilaitokseen ajetaan Koulukadulta laitokseen johtavalta rampilta. Ramppi katkaisee Koulukadun varren jalkakäytävän ilman suojatieyhteyttä. Jalankulkijoiden on etsittävä vaihtoehtoinen reitti. Kaavoittaja tai rakennuksen suunnittelija on aikanaan havainnut ongelman ja suunnitellut yleisen jalankulkureitin rakennustontin puolelle. Liekö ympäristön korkeuserot jääneet huomaamatta, mutta kaavoitetun reitin korkeuserot edellyttävät portaita. Myös luiska olisi välttämätön.

Kuva 55 vasemmalla. Koulukatu. Ajoramppi Lohjantähden pysäköintilaitokseen ja lastauslaitureille. Jalkakäytäväyhteys katkeaa. Ei suojatietä. Kiertotie Kalevankadulle 'pikkutorin' portaiden kautta.

Lohjantähden käyntiympäristö on matala ja rakennuksen sisällä lattiataso Koulukadun puolella on piha-aluetta alempana. Sisäportaiden rinnalle rakennuksen sisällä on rakennettu luiska. Rakennuksen suunnittelussa ja toteutuksessa portaita ei kuitenkaan ole vieroksuttu, minkä voi todeta myös Kalevankadun puolen julkisivun sisäänkäyntien portaista, joita toki on täydennetty luiskaratkaisuin.



Kuva 56. Koulukatu, jalkakäytävän epäjatkuvuuskohtia: portaat ja ajoramppi, ei suojatietä. Jalkakäytävä ei jatku ajorampin yli.



Kuva 57. Lohjantähden yleiseen jalankulkuun osoitettu reitti käy Koulukadulle portaiden kautta. Käsijohteet kuvassa vasemmalla. Lepotasanne puolivälissä portaita.

Esteettömän liikkumisen kannalta olisi toivottavaa selvittää mahdollisuus toteuttaa kellarin ajo-rampin yli jalankulun mahdollistava suojatie ja tehdä muut tarvittavat muutostöimenpiteet turvallista ja houkuttelevampaa jalankulkua tukevaksi vaihtoehdoksi.

Portaiden käsitukijohteet, kuva 57, puuttuvat oikealta, Lohjantähden puoleiselta seinältä noustaessa Pikkutorilta Koulukadulle. Portaiden leveyden takia johde olisi tarpeen myös portaiden keskelle. Portaiden kontrastia alaspäin tultaessa tulisi korostaa portaiden hahmottamisen helpottamiseksi. Ilman luiskaratkaisua tai tasonvaihtolaitetta jalankulkureittiä ei saa esteettömäksi.



Kuva 58. Jalankulkureitti Koulukadulta Kauppakadulle. Seinäpinnasta varoitusteipin merkityt ulokeikkunoiden karmit ovat vaarallisia. Kulkureittiä tulisi tältä osin rakenteellisesti rajata tai kaventaa. Oikealla puolella tolppa katkaisee käsijohteen seuraamismahdollisuuden. Portaista varoittava keltainen maalaus kaipaasi kunnostusta.

Asemakaavoituksen yhteydessä luotujen ratkaisujen päivittäminen vastaamaan muuttuneita tarpeita ja arvostuksia voi olla joko haastavaa tai lähes mahdotonta. Haastavina voi pitää teknisiä ja tilankäyttöön liittyviä ongelmia. Lähes mahdottomiksi ratkaista voi kuitenkin muodostua arvostuksiin, yleiseen hyväksyntään ja kustannuksiin liittyviä kysymyksiä. Usein uudistusta koskeva ensimmäinen kysymys kuuluukin: Kuka maksaa?

Lohjalla pysäköinninvalvonta on tehokasta. Tehokkuutta voidaan mitata pysäköintivirhe- tai rikemaksukertymän suuruudella. Esteettömyyden osalta kaikki on toisin. Väärin tai virheellisesti pysäköityjen autojen tunnistaminen pysäköintipaikoilla tai pysäköintiruuduissa lienee valvonnan kannalta lähes yksiselitteisen helppoa. Tiedustellessani pysäköinnintarkastajalta mahdollisuutta pysäköintiajan valvonnan yhdistämisestä muuhun valvontaan, joka sujuisi samoilla reiteillä tehtäviin havaintoihin, tunsin vastausta kuunnellessani itseni lähinnä kiusantekijäksi. Eihän pysäköinnin valvontaan voi yhdistää muuta valvontaa, eihän? Esteettömyysnäkökulmasta ongelmana hyvin harvoin ovat ajoneuvot, jotka ovat ylittäneet maksetun tai rajoitetun pysäköintiajan. Esteettömyyden arviointi ja sen toteutumisen seuranta voisivat kuulua pysäköinninvalvojen tehtäviin, mutta esteeksi tälle saattaa muodostua osaamisen tai asenteiden kapeikot niin poliittisesti kuin käytännön toimista vastaavilla. Vasta itsensä kustantava valvonta saattaisi herättää poliittisia toimijoita viemään asiaa eteenpäin. Esteettömyyden toteutumista edistetään kuitenkin parhaiten kaavoituksen ja yleensä kaupunkisuunnittelun keinoin, kunhan esteettömyyttä haittaavat ongelmat, tavoitteet ja halutut vaikutukset on tunnistettu. Virheellinen pysäköinti ei läheskään aina ole syy vaan seuraus keskeneräisenä toteutuneesta liikennesuunnittelusta tai kaavoituksen ja yleisemmin kaupunkisuunnittelun valinnoista.



Kuva 59. Kauppakatu. Ei korotettua pysäköintiä. Ajoin alalla pysäköinti kielletty. Oikealla ns. pikkutori (kuva 60).

Vaikka katutilaa on riittävästi, voi katualueen käytön suunnittelu olla haastavaa. Kuvan 59 jalkakäytävä toimii käytännössä esteettömänä reittinä vain kuvassa heikosti erottuvalle Koulukadun ylittävälle suojatielle. Jalankulkijan reitille on tehty risteyksessä sivuttaissiirtymä oikealle, jolloin osa suojatiestä jää piiloon ja saattaa aiheuttaa

autoilijoille ennakointia vaikeuttavaa näkemähaittaa ja luoda samalla jalankulkijoille turvattomuutta.

Avaran katutilan myötä risteysympäristön luoman heikosti hahmotettavan tarjouman synnyttämät toimintavaihtoehdot ovat omiaan houkuttelevaan jalankulkijoita siirtymään käyttämään vaihtoehtoisia reittejä, omaa autoaan tai vaihtoehtoisesti pyöräänsä päästäkseen tylsältä vaikuttavan ympäristön ohi mahdollisimman nopeasti.

Kuvassa 59 erottuva pysäköintikieltomerkki on asennettu jalkakäytävän ulkoreunaan haittaamasta hoitotoimia. Havaittavuudeltaan paikka lienee heikko. Kohteessa tehtyjen havaintojen perusteella tarvittaessa pysäköinti tapahtuu jalkakäytävälle eikä ajoradan varteen, koska kadun varren korotettu pysäköintikäytäntö luo mallin eikä lisäkilpeä tunnisteta edellytettävän.



Kuva 60. Lohjantähden pohjoispään ns. pikkutoria.

Lohjantähden pohjoispään pikkutoria voi pitää esimerkkinä ensinäkemältä houkuttelevasta, mutta toiminnallisesti haastavasta kohteesta. Jalankulkijoiden kannalta on kyseessä lähes pussinperä, joka on esteettömän matkan varrella - ei mihinkään tai ainoastaan viereiseen Lohjantähteen. Autoilevien jalankulkijoiden kannalta aukio on lähes tavoittamattomissa.

Pikkutorin houkuttelevuutta voi pitää ongelmallisena. Tori ei muodosta minkään jalankulkureitin osaa ja jalankulkijamäärät esimerkiksi pikkutorilla sijaitsevan kioskirakennuksen kannattavan toiminnan kannalta voivat olla riittämättömiä. Viihtyisyyden ja keskustan kaupunkikuvan kannalta on kuitenkin nykyistä ratkaisua pidettävä kohtuullisen onnistuneena verrattaessa sitä esimerkiksi Lohjalla erittäin yleiseen pihapysäköintikäytäntöön.

Monille ensimmäisinä liikkumista haittaavina esteinä mieleen tulevat portaat, rappuset ja kynnykset. Portaat ja raput voidaan korvata luiskilla ja kynnykset poistaa. Lohjantähden etäläpäätyyn on rakennettu puurakenteinen ulkoterassi loivasti viettävälle pihalueelle. Tasaisen terassin avulla kaltevuushaitta on poistettu, mutta pinta on noussut pihan tasosta. Tarvitaan portaita ja kaiteita! Viereisestä ravintolasta kulun helpottamiseksi terassin tasoa on jatkettu ravintolan ovelle asti, jolloin oven edustan aikaisempi luiskan pinta nostettu vastaavasti. Poikittaista jalankulkua varten luiskaan on rakennettu rappuset mutta ilman kaidetta. (Kuva 61). Terassilta aukeaa näkymä torille.



Kuva 61. Lohjantähti, etäläpääty. Käynti terassille. Kauppatori jää oikealle.



Kuvat 62a vasemmalla ja 62b oikealla. Kalevankatu ja Kauppatori. Kuva 62a Pyöräteline talvella, kuva etelän suuntaan. Kuvassa 62b erottuvat vasemmalla Lohjantähti ja terassi, kuvaussuunta pohjoiseen. Pollarit, pyöräteline ja maalaukset; jalkakäytävällä vai torialueella? Pollareiden käyttö ja keltainen sulkuviiva keskellä jalankulkualuetta ovat vahva viesti autoilijoille, että jalankulkijoille? Päälysteen materiaalierot tai maalaukset eivät talvella erotu. Matalat mustat pollarit luovat pimeässä haastavaa liikkumisympäristöä.

Pyöräpysäköintimahdollisuudet Lohjan keskustassa vaihtelevat. Tehtyjen havaintojen perusteella käyttöasteet vaihtelevat lähinnä telineiden kunnan mukaan. Tarvearviointia hankaloittaa pyörien pitkäaikaispysäköinti. Katettuja pyöräpysäköintipaikkoja ei juuri ole, mutta osa pyörätelineistä sijaitsee katoksen alla. Pyörille sallittuja pysäköintiaikoja, pysäköintitapaa tai pysäköinnin suuntaa ei ole yhdenmukaisesti määritelty tai ohjeistettu. Luotettavia lyhytaikaisten polkupyörien ympärivuotisten, kiinteiden pysäköintipaikkojen tarpeen tai määrän arviointiin soveltuvia mitoitusohjeita ei liene yleisesti käytettävissä. Esteettömyyden kannalta ongelmalliseksi tilanteen tekee pyöräilijöiden ja mopoilijoiden mahdollisuus pysäköidä ajoneuvonsa vapaasti jalkakäytävälle, jolloin pyörät voivat tukkia tai estää jalkakäytävän muuta käyttöä. Ikkunoiden kohdalle jätettynä syntyy pelko pyörän kaatumisesta päin ikkunaa särkien lasin. Yleinen tapa on myös lukita pyöriä vaikerilukolla liikennemerkkeihin tai muihin kadun varusteisiin tai laitteisiin miettimättä mahdollisesti aiheutuvia haittoja.



Kuva 63 vasemmalla. Yhteysnäkö Kauppakadulta Lohjantähteen päädyn suuntaan. Kuvan vasemman reunan jalkakäytävän olettaisi jatkuvan Torikadun ylittävän suojatien jälkeen.

Kuvassa 64. tarkemmin katsottuna jalkakäytävä ja suojatie on väliaikaisesti tukittu jalankulkijoille turvallista kiertotietä kohteen ohi tai Lohjantähteen suuntaan järjestämättä. Jalankulkijat pakotetaan 'kriminaaleiksi' suojaamattomalle ajoradalle. Jalankulkijoille ei myöskään ole vaivauduttu järjestämään opastavaa viitoitusta mihinkään suuntaan. Pitäisikö syyttävän sormen osoittaa kohti rakentajaa, rakennuttajaa vai valvovaa rakennusluvan myöntänyttä viranomaista? Kuvatulainen jalankulkijoiden turvallisuutta vähättelevä toimintatapa on toistunut Lohjalla tutkielman yhteydessä tehtyjen havaintojen perusteella useasti. Tässä tapauksessa varsinainen kysymys kuuluu: Miten kuvan suunnassa torille ja Lohjantähteen pääsee turvallisesti ja esteettömästi ja laillisesti?



Kuva 64 vasemmalla. Kauppakatu. Kuvassa etualalla erottuvan Torikadun ylittävän suojatien jälkeen jalkakäytävän tukkii tilapäinen järjestely, jossa jalankulkijoiden on käännettävä ympäri tai väistettävä ajoradalle ohittaakseen työmaan. Kauppakadun ylittämällä pääsisi Kauppatorin kulkumalle.

Käyntejä Kauppatorin alueella

Lohjantähden eteläpäädyssä alkaa torialue, jolla jalkaisin voi liikkua vapaasti ilman koiria, joille on asetettu kielto-merkkejä torin ympärille. Kieltoa ei tehtyjen havaintojen perusteella vaikuta valvottavan tai noudatettavan. Kalevankadun varressa jalkakäytävä rakenne päättyy pohjoisesta tultaessa lähes Lohjantähden kiinteistön rajan kohdalle (kuvat 62a ja 62b), josta se jatkuu torille johtavana tonttiliittymänä ja pysäköintilaitoksen rampin katoksena. Jalankulkijan pitää joko siirtyä kadun toiselle puolelle tai jatkaa torin noppakivillä. Talvisin torin kuljettavuus jalkaisin vaihtelee.

Kauppatorin ympäristössä esteettömyyden kannalta mielenkiintoisia ovat ympärivuotisesti toimiva torikahvila ja kesäkauden jäätelökioski.



Kuva 65. Torin kieltoja.

Kahvila-ajoneuvo ja kahvilan telttakatos poistuvat päivittäin, mutta jäätelökioski on paikallaan koko kesäkauden. Vaikka kyseessä on toria palveleva jäätelökioski on se vuodesta toiseen sijoitettu torin etelälaidalla kulkevan Sepänkadun pysäköintiruutuihin. Torikahvilan vesi- ja jätevesiyhteydet toimivat torin kiveyksen pinnalla kulkevilla irrallisilla letkuilla vastaavasti kuin sähkö irtoroikan avulla (kuva 66). Kahvilaan vesi johdetaan toripaviljongin takaa ja ali, sähkö irtoroikalla torin laidan valaisinpylvääseen kiinteästi asennetusta sähköjakokeskuksesta. Jätevettä johdetaan letkulla Sepänkadun suojatiellä kohdalla sijaitsevaan ritaläkantiseen sadevesikaivoon.



Kuva 66 vasemmalla. Torikahvilan 'infrastruktuuria'. Yläreunassa vas. erottuu kesäjäätelökioski.

Suojaamattomista ja peittämättömistä letkuista ja johdoista aiheutuu kompastumisvaara, joka esteettömyyden kannalta tulisi vaatia välittömästi korjattavaksi esim. peittämällä johdot ja letkut kulkuväylillä riittävän leveillä ja

tukevilla kumimatoilla siten, että letkut ja johdot varmasti pysyvät mattojen alla eivätkä aiheuta kompastumisvaaraa tai synnytä kynnykseitä tai muuta vaaraa. Torivalvojan tehtäviin kuuluneen varmistaa liikkumisen turvallisuusedellytykset säännöllisesti. Letkujen ja johtojen liittämiselle asennuksen valvonnalle ja suojaamiselle tulisi nimetä torikauppiaan

vastuuhenkilöt. Kahvilanpitäjä rajaa toisinaan reviiriään kahvila-alueen siirrettäviin tolppiin kiinnitetyin köysin. Paitsi, että aitaaminen ei kuulune torialueelle, on kyseessä myös erityisesti näkövammaisille mahdollisesti kohtalokas este. Teltan sivuseinät toimivat rajaavina elementteinä paremmin.

Kauppatorin noppakivipinta on liikkumisen esteettömyyden kannalta vain välttävä ratkaisu huolimatta käytetystä kaartuvasta ladontamallista, jossa avoimen sauman yhtenäinen pituus jää lyhyehköksi (kuvat 66 ja 67). Kiveys ei ole turvallinen tai miellyttävä kaikilla jalkineilla tai apuvälineiden avulla liikuttaessa.



Kuva 67. Torikahvilan toistaiseksi 'infrastruktuuriasennuksia', sähköliittymä ja viemärintiä. Levähdyspaikkoja.

Toritapahtumien lisäksi toriympäristön katualueille sijoittuvien muiden markkina- ym. tapahtumien aikaan esteettömyysongelmia aiheuttavat johtojen ja letkujen lisäksi mm. katualueella sijaitsevat matalalle asennetut liikennemerkkit, markkinoiden aikaan heikosti hahmotettavat korokkeet, pyöräilyn salliminen sekä jalkakäytävien tukkiminen kokonaan sallimalla niiden käyttö varasto- ja pysäköintitilana. Pysäköinninohjausta tai -valvontaa ei tapahtumien aikaan liene kaupungin toimesta järjestetty lainkaan. Jalankulun fyysinen esteettömyys toteutuu tapahtumien aikaan vaihtelevasti ja jalkakäytävillä liikkuminen on monin paikoin mahdotonta. Moni asia voisi olla toisin, jos tapahtumien ajaksi katuosuudet muutettaisiin kävely- tai pihakaduiksi ja suunniteltaisiin yhdessä tapahtumien järjestäjien kanssa tarvittavat muutos- ja ohjaustoimet kattavasti etukäteen kaupungin viranomaisten ohjauksessa.



Kuva 68 vasemmalla. Kauppatori, Kalevankatu. Lohjantähden pysäköintilaitoksen katettu poistumisramppi torin laidassa Kalevankadun varressa katkaisee ja estää kadun varren jalkakäytävyyhteyden toteuttamisen koko pituudellaan. Ulosajo laitoksesta Sepänkadulle.

Torialueelle on Kalevankadun puolelta ajoneuvoilla ajo kielletty lukuunottamatta torikaupan harjoittajia ja torin huoltoa. Lisäksi alueella on pysäköintikielto. Koiria ei torialueella sallita (kuva 65).



Kuva 69. Sepänpäädun varren pysäköintirajoituksia.

Torialueen liikenteenohjaus on epäjohdonmukaista. Torikauppiasta monet pysäköivät ajoneuvonsa torille toripäivinä jo ennen seitsämää aamulla ja poistuvat vasta torin sulkeuduttua torialueen aluepysäköintikiellosta huolimatta. Toisaalta myös torin huolto voi edellyttää pitkäaikaista pysäköintiä. Torin huollolla ei tarkoitettane taksiliikennettä, joten kauppakeskuksen esteetöntä saavutettavuutta rajoitetaan, kun tavoitteen toivoisi olevan päinvastainen, kuva 65. Torikaupan harjoittajalla ei tarkoiteta torikauppiasta, joka voi olla torikaupan harjoittajan palveluksessa. Mistä tunnistaa torikaupan harjoittajan? Kielto ovat voimassa 24/7. Kuka kieltoja valvoo, oikeasti? Markkinoita varten moneen paikkaan asetetut pahviset kieltoimerkit lienevät viranhaltijoiden hyväksymiä?

On käsittämätöntä, ettei koiria saisi tuoda torialueelle edes torin aukioloaikojen ulkopuolella varsinkin, kun kaupungin toimesta suunnitellut jalankulkuyhteydet torin ympärillä ovat puutteelliset ja torialue kokonaisuudessaan muodostaa osan keskustan tosiasiallista jalankulkureitistöä.

Torialueen etelälaidalla Sepänpäädulta torille on vastaavat kieltoimerkinnät kuin Kullervonkadun puolelta pientä poikkeusta lukuunottamatta. Koirilta on siellä kielletty pysäköintialueen käyttö! (Kuva 69).



Kuva 70. Torialueen kieltoja. Kevät 2016. Sepänpäädun puolelta

Keväällä 2016 torilla oli voimassa kuvan 70 mukaiset järjestelyt, ensin aluepysäköintikielto, joka kumotaan osin pysäköintialueimerkillä. Merkkien järjestys ja aikarajoitukset vaikuttivat oudoilta. Koska pysäköinti oikeasti oli sallittua tai maksullista?

Torin elinvoimaisuuden ja houkuttelevuuden kehittämisestä käydään jatkuvasti paikallista keskustelua. Pysäköinti- ja samalla käyttörajoitusten lisäämisellä ja muutoksilla pyritään edistämään torin vetovoimaisuutta siinä onnistumatta.

Esteettömyysnäkökulmasta voisi odottaa torialueen ja sen ympäristön jalankulkuyhteyksien parantamista. Torialue ei ole jalankululle varattu alue!



Kuva 71. Sepänkatu v. 2016. Poikkeuksellisia pysäköintijärjestelyjä. Auto on pysäköity kioskin antaman mallin mukaisesti vastoin liikennemerkkin lisäkilven mukaista opastusta. Jalkakäytävälle ei kadun varressa pysäköintiruutujen lisäksi tilaa riitä. Pysäköintialuettako ei ole tarkoitettu koirille, alin lisäkilpi. Miten vakavasti liikenteenohjaukseen olisi suhtauduttava, pysäköintialue viidellä lisäkilvellä? Merkkien alin asennuskorkeus on torialueelle vaarallisen matala. Jäätelökioski on asennettu poikittain pysäköintiruutuihin nähden. Onko pysäköintipaikoista puutetta torin ympäristössä kesäaikaan? Punainen Lohjan matkailutoimiston mökki mahtuu torille, mutta jäätelökioski ei?

Torialueen ympäri ei ole yhtenäistä korttelin kiertävää jalankulkuyhteyttä. Lähinnä esteettömänä pidettävää jalkakäytäväosuutta on Kauppakadun varressa, mutta vilkkaan keskustan kokoojakatuun rajoittuvan jalankulkuyhteyden ahtaus, sivuttaiskaltevuus ja jalkakäytävälle osoitetun jalankulun ja yhdistetyn korotetun pysäköinnin huomioon ottaminen eivät puolla esteettömän reitin statuksen myöntämistä arvioinnin kohteelle. Torialue on ajoittain pysäköintikäytössä, mutta ei silti ole synonyymi tai korvike esteettömälle jalkakäytävälle.

3.6 Siedätyistä vai harkittuja ja siedettyjä ratkaisuja? Yhteenvetoa korttelikohtaisista havainnoista

Paikallisen osuuskaupan kauppakeskuksen korttelialueeseen 221 sisältyvien tai rajoittuvien jalankulku- ja pyöräilyedellytysten olosuhteita voinee kuvailla jakojäännökseksi, josta ei muodostu kokonaisuutta. Korttelin ympäri sen keskeisestä toiminnallisesta asemasta huolimatta ei ole yhtenäistä jalankulkuyhteyttä tai pyörätietä. Autollakin korttelin voi kiertää vain yhteen suuntaan. Linja-autoaseman puolella ei jalkakäytävää ilman asemakaavakarttamerkintää osaisi edes tunnistaa olevan olemassa. Pyöräilylle sallittua aluetta korttelin ympärillä on vain aseman ajoneuvoliikenteelle/huoltoajolle sallittu alue. Koska Kauppakadun vastakkaisella puolella sijaitsevalle yhdistetylle jalkakäytävälle ja

pyörätielle on suojatie-/pyörätieyhteys Kauppakadun ja linja-autoaseman sisääntulonväylän, bussikaistan, yli ainoastaan Harjukadun risteyksen eteläpuolelta, voi järjestelyn tulkita ja tunnistaa lisäkielloksi pyöräillä Kauppakadulla korttelin 221 kohdalla etelän suuntaan. Linja-autoasemalla ei ole erillistä tai yhdistettyä pyörätietä, mutta kauppakeskuksen seinän vieressä on telineitä pyörien säilytykseen. Vastaako niiden kunnosta ja käytettävyydestä kiinteistön omistaja, kauppiaat, käyttäjät vai kunta? Bussikaistalla pyöräily ei ole kiellettyä. Kuinka pyöräilijä jatkaa turvallisesti ajoradalla, kun bussikaista päättyy liittyen viereiseen kaistaan?

Bussikaistan ja muulle liikenteelle osoitetun ajoradan välissä olevalla välikaistalla on välikaistan molemminpuoleista pysähtymiskieltoa osoittava liikennemerkki no. 371. Kieltomerkistä huolimatta linja-autot pysäköivät päivittäin välikaistan varteen bussikaistalle. Koska pysäköityjen ajoneuvojen viemä tila on pois linja-autokaistalta, pysäköivät linja-autot on ajettu laitureihin mahdollisimman pitkälle siten, että linja-autojen lähes kahden metrin etuylitykset kaventavat vastaavasti pysäkeille odottamista ja jalankulkua varten varattua aluetta. Lohjan pysäköinninvalvonnan ilmeisesti hiljaisesti hyväksymää pysäköintikieltomerkin vastaista pysäköintikäytäntöä suosivat linja-autonkuljettajien lisäksi myös palomiehet viikonloppuisin tullessaan hälytysajoneuvoillaan keskustaan lounastamaan.

Oudolta tuntuu Lohjalla muuten erityisen tehokkaaksi tunnustetun pysäköinninvalvonnan välinpitämättömältä vaikuttava suhtautuminen asiaan. Lohjan keskustassa on ikävä kyllä vain muutama linja-autoille osoitettu pysäköintipaikka ja myös raskaiden ajoneuvojen pysäköinti alueella on sangen haastavaa. Pysäköinninvalvonta toimii kuitenkin virkavastuulla, joten pysäköinninvalvonnan laiminlyöntiin linja-autoasemalla tulisi suhtautua erittäin vakavasti huolimatta siitä, että kyseessä vaikuttaisi olevan konkludentti sopimus, jonka osapuolien tunnistaminen lienee käytännössä mahdotonta. Jäljelle jäänee valvontavelvollisuuden noudattamista koskeva virkavelvollisuuden laiminlyönti?

Linja-autoasemalla on voimassa kaupungin keskusta-alueen 40 km/h aluenopeusrajoitus. Nopeusrajoitus vaikuttaa asema-alueella ylimitoitetulta, koska toisinaan haastattelemieni kuljettajien mukaan laitureihin ajetaan niin lujaa, etteivät linja-autot pysähdy edes laitureiden reunakiviin. Kaukoliikenteen linja-autojen kuljettajien nopeuden arviointia saattaa heikentää maantieliikenteen synnyttämä vauhtisokeus, joten asema-alueelle tulisi saada voimaan alennettu esim. 20 km/h -nopeusrajoitus linja-autoaseman alueella liikkuvien jalankulkijoiden ja matkustajien turvallisuuden parantamiseksi. Liikenteessä olevien linja-autojen kuljettajat käyttävät tutkimuksen aikana tehtyjen näköhavaintojen perusteella sujuvasti kännykkää ajaessaan, mikä saattaa osaltaan vaikuttaa kuljettajien ajotapaan.

Linja-autoasemalla on myös asianmukaisesti merkitty alue takseille. Takseille varattu alue on kauppakeskuksen ja linja-autoaseman saattoliikenteen tarpeisiin nähden pieni. Takseille on varattu odotusta varten lisäaluetta Kauppakadun vastakkaiselta puolelta pysäköintialueelta (kuva 17), mutta ratkaisu ei vaikuta asiakaslähtöiseltä, koska suurin osa asiakkaista vaikuttaisi silmämääräisten havaintojen perusteella saapuvan kauppakeskukseen katutasolta Laurinkadun puolelta. Linja-autoaseman ja varsinkin kauppakeskuksen taksilla tavoittamisen ongelmat ovat osaksi siirtyneetkin Laurinkadun puolelle, jossa taksit käyttävät

jalkakäytäviä ja Harjukadun ja Laurinkadun kulmauksen suojatietä ja jalkakäytävää matkustajien jättöön ja noutoonkin. Asiakkaiden kannalta tilanne on harmillinen.

Kauppakeskusrakennuksen luoma asiakkaiden pysäköintitarve generoi runsaasti liikennettä korttelin ympäristössä. Laurinkadun puolella autoille on osoitettu korotettuja pysäköintipaikkoja kuten muuallakin Lohjalla jalkakäytäväksi tunnistettavalta ja rakenteellisesti osoitetulta alueelta. Jalkakäytävältä on suoraan katutasen liikkeisiin johtavia sisäänkäyntejä ja kauppakeskuksen Laurinkadun puoleisen pääsisäänkäynnin vieressä on myös käteispankkiautomaatti käyttäjineen rajoittamassa jalankulkua. Laurinkadun varressa kauppakeskuksen vastakkaisella puolella on yhdistetty jalankulku- ja pyörätie, joka ei kuitenkaan estä liikkumista pyörän kanssa myös korttelin 221 puoleisella jalkakäytävällä.

Ilmeisesti kauppakeskuksen toimesta on varattu polkupyörille pysäköintitelineitä paitsi Harjukadun risteykseen sekä lisäksi linja-autoaseman puolelle myös eteläisen pääsisäänkäynnin luo lähelle Kauppakadun ja Laurinkadun kiertoliittymää. Harjukadun varressa on korttelin 221 vastakkaisella puolella yhdistetty ahtaalta tuntuva sivuttaiskaltevuudeltaan vaihteleva jalankulku- ja polkupyörätie, joka on Kauppakadulta Laurinkadun suuntaan alamäkeä. Mäki on vaikuttanut liukkaiden keliä aikaan varsinkin lasten kanssa jalkaisin kuljettaessa turvattomalta. Prismat isot tavarankuljetusautot tukkivat toisinaan Harjukadun kokonaan ja käyttävät kääntymiseen toisinaan myös jalkakäytäväaluetta. Yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä sekä Harjukadun vastakkaisella puolella sijaitsevia pyöräpyöräparkkeja yhdistää kadun ylittävä suojatie, jolla pyöriä on lain mukaan talutettava.

Kauppakeskuksen vastakkaisessa eteläpäädyssä jakeluliikenne ja taksit jakavat jalankulkualan jalankulkijoiden kanssa, joiden ymmärrys on toistaiseksi riittänyt toteutetuille ratkaisuille. Jalankulkijan rooli ja asema on Lohjalla kiistattoman alisteinen autoilulle. Tilanne on tuntuvasti hankalampi lumisilla keleillä.

Puu-Anttilan kortteli on lumettomana aikana kierrettävissä ympäri jalkaisin. Ongelmaksi ovat muodostuneet kesän edetessä kasvavien pensaiden kaventamat varsinkin Laurinkadun ja Sibeliuksenkadun puoleiset jalkakäytävät. Laurinkadun varren jalkakäytävän hoidon taso on ollut havainnointiaikana heikkoa ja talvisin lähes olematonta. Edellisen talven hiekoitushiekkoja on Laurinkadun varressa tätä tutkielmaa syyskuussa 2017 kirjoitettaessa odottamassa tulevan syksyn liukkaita. Laurinkadun varren Kotiseututalon kohdalla tämän tutkielman havainnoinnin alkuvaiheessa sammunut katuvalo sai turvattomuuden tunnetta synnyttäneestä pimeydestä huolimatta odottaa kunnostusta pitkään. Yksittäisen katuvalaisimen kunnostustoimenpide on kustannuksiltaan kallis, mutta jo yksittäinen sammunut valaisin luo kadulla turvattomuuden tunnetta, heikentää viihtyisyyttä ja yhdessä heikon hoidon kanssa voi synnyttää jalankulkijoille todellisia vaaratilanteita.

Anttilankadun Puu-Anttilan taksien taukotuvan puoleiseen jalkakäytävään rajoittuvien pysäköintiruutujen reunakiven reunus kerää Lohjalla ennätysmäärän rauhassa olla saavia tupakantumppeja. Jos ohi kulkiessa kiinnittää huomiota yleisemmin reunakivien reunoihin, voi ehkä yllätyksekseen huomata kuinka siisti Lohjan keskusta muualla on. Anttilankadulla ei tarvitse kuin kävellä taksiasemalta Martan grillin suuntaan huomataksaan siisteyden tasoeron muutoksen. Grillin ympäristö katualueineen on tutkielman yhteydessä tehtyjen

havaintojen perusteella ollut todella siisti ja hyvin hoidettu. Grilli on kevään 2017 aikana ollut vaihtamassa omistajaa.

Puu-Anttilan korttelia rajaa Suurlohjankatua vasten pystyrimoista rakennettu keltaiseksi maalattu lauta-aika, joka sopii korttelin rakennusten tyyliin. Yhdistetty jalankulku ja pyöräily luo Puu-Anttilan kohdalla varsinkin lastenvaunuja työnnettäessä tai huonolla, märällä tai loskaisella kelillä sateenvarjoa käytettäessä vaaratilanteita. Turvattomuuden tunnetta on vaikea estää syntymästä ja liikkuminen jalkakäytävällä on vaarallisen tuntuista, koska varsinkin ajoradalla liikkuvien suurten ajoneuvojen määrä ahdistaa ja autojen roiskeiden takia jalankulkija välttää kulkua lähellä ajorataa eikä kulku aivan aidan vieressäkään käy luontevasti. Kulkulinja kesäisin onkin hiukan keskilinjasta aidan suuntaan ja talvella päinvastoin. Kohtaaminen vastaantulijan kanssa tuntuu ahtaalta.

Kuva 72. oikealla. Suurlohjankatu, yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie Puu-Anttilan kohdalla. Kuvassa jalankulkijalle tai pyöräilijälle avautuva tarjouma vaikuttaa olosuhteet huomioon ottaen ahtaahkolta ja näkymä lyhyehköltä pyöräilijöille.



Lohjantähden muodostaman korttelin 35 tarjoamat esteettömät jalankulkumahdollisuudet korttelin ympäri ovat heikot. Tilanne Kauppatorin osalta ei alueen luonteen ja käyttötarkoituksen huomioon ottaen ole parempi. Torialue viettää Kauppakadun suuntaan ja on reunakivien, rakenteiden tai pysäköintipaikkojen ympäröimänä rajattu siten, että esteetön liikkuminen tuntematta etukäteen käytettäväksi soveltuvaa reittiä on lähes mahdotonta. Erityisen huolestuttavaa on yhtenäisen torialueen ympäri kiertävän esteettömän ja turvalliseksi tunnistettavan jalkakäytävän puute. Korttelikohtaisten tarkastelujen perusteella voisi arvioida kaupungissa toteutettavan ja toteutuvan jalankulun arvostuksen tai jalankulun toiminnallisen suunnittelun osaamisen tarvitsevan lisäpanostusta, mikäli halutaan edistää jalankulun fyysisen esteettömyyden toteutumista. Jalkakäytävien esteettömyydessä on etenkin kauppakeskuskortteleiden osalta suuria puutteita. Pelkkien poikkileikkauksen riittävää leveyttä koskevien mitoitusparametrien avulla tehtävä päätös jalankulun ja pyöräilyn yhdistämisestä yhteiselle väylälle voi luoda varsinkin jalankulkijoille ahtaalta ja turvattomalta tuntuja ja vältettäviä reittejä, kun jalkakäytävän tehollinen käytettävissä oleva tosiasiallinen leveys jää todellisuudessa teoreettista poikkileikkausta kapeammaksi.

Tutkielman tapaustutkimuksen kohdealueena on Lohjan kaupunkikeskusta, jossa sijaitsee suuri osa alueen asukkaiden tarvitsemista ja käyttämistä liikkeistä ja palveluista. Tutkielman esteettömyysongelman rajaaminen jalankulun ongelmiin tuntuu tehtyjen havaintojen perusteella kuvaavan esteettömyysongelmat-nimisen jäävuoren huippua. Huolto-, saatto-, asiointi- ja jakeluliikenteen tarpeita tai liikenteellisiä toimintaedellytyksiä ei

liikennesuunnittelun kannalta tunnu edes halutun ottaa huomioon. Pyöräilijöiden ja joukkoliikenteen esteettömyysongelmista pitää hyvin huolta asianosaisten oma edunvalvonta.

Eri kaupungit synnyttävät ihmisten ajatuksissa erilaisia mielikuvia, joista osa perustuu kaupunkien tai median tietoisesti luomiin imagoihin ja maineeseen. Yleisimmin imagoa luovat ja ylläpitävät yritykset, jotka tuotteistavat tuotemerkkejään brändeinä. Brändejä luodaan nykyisin määrätietoisesti erityisesti kauppakeskuksille ja monesti uusille asuinalueille tai kaupunginosille. Brändien tavoitteena on luoda positiivista mielikuvaa, joka herättää kulloinkin tavoitellun kohderyhmän mielenkiintoa brändätyyn tarjontaan. Tarjolla olevien työmahdollisuuksien ja -paikkojen määrä korreloivat yleisesti alueiden elinvoimaisuuden ja houkuttelevuuden kanssa. Turvallisuus ja viihtyisyys ovat brändäämisen yhteydessä toistuvasti käytettyjä teemoja. Brändääminen tarkoittaa monesti myös yhdenmukaistamista. Asiakkaan astuttua sisään kauppakeskukseen ei juurikaan voi tietää missä kauppakeskuksessa on. Kysellessäni ihmisiltä mielikuvia Lohjasta nousee esille kaksi asiaa: Lohjalla on paljon kesämökejä ja monet muistavat saaneensa Lohjalla parkkisakon.

4 Yksittäisten tutkimushavaintojen antia

4.1 Monkola, havaintoja kaupungintalon vinkkelistä

Monkola-episodi

Tutkimuksen tarkoituksena on ollut kohdealueella tehtävien havaintojen perusteella tutkia katutilan esteettömyyttä. Huomasin alustavaan tutkimusalueeseen tutustumisen yhteydessä, että Monkolan ympäristössä tapahtuu paljon, muodostavathan Monkola, Laurentius-sali, kirjasto, koulu, lukio ja kirkon seutu keskeisen osan kaupungin hallinnollisten ja kulttuuripalvelujen tarjonnasta. Tulkintani mukaan myös esteettömyyden arvostamiseen, arviointiin ja osaamiseen sekä erilaisten urakoiden hankintaan liittyvä keskeinen kunnallinen osaaminen keskittyy kaupungintalon virkamiehille. Julkisena tilana ja osana yleistä aluetta Monkolan pihapiiri muodosti kävellessäni helposti tavoitettavan kohteen, jolloin havaintojen perusteella olisi ehkä mahdollista arvioida kaupungin hallinnon suhtautumista esteettömyyteen.

Hämmästykseni havaitsin, että työnaikaisten esteettömien liikkumismahdollisuuksien ylläpitäminen ei vaikuttanut kaupungintalon ympäristössä tehtävissä urakoissa arvostettavalta ominaisuudelta. Monkolan ympäristö kuuluu selkeästi kaupungin keskusta-alueeseen, jossa liikkumisen tulisi toteutua yhdenvertaisesti ja esteettömästi. Jäin miettimään, miten kaupungin työntekijät ja johto sekä kaupungintalossa kokoontuvat luottamusmiehet suhtautuivat näkemäänsä.

Päätin koota kaupungintalon ympäristöstä muutamana esteettömyyden toteutumisen arviointiin liittyvän havainnon osaksi tutkielmaani, joka muilta osin sisältää havaintoja katualueilta. Kaupungintalon ympäristö yleisenä alueena on tässä suhteessa poikkeus, joka vahvistaa säännön.

Havaintoja yleiseltä alueelta

Käynnistäessäni tämän tutkielman laadintaa kävin tutustumassa kaupungintalo Monkolan ympäristöön. Huomioni kiinnittyi Tehtaankadun puoleisen liittymän pielessä sijaitsevan liikenne-merkin alimpaan lisäkilpeen: Yksityisalue, pelkkä yksityisalue olisi helppo kääntää kaksikielisessä kunnassa ruotsiksi 'privat område'. Ihmettelyn lisäkilpien tarkoitusta ja sanomaa edelleen. Yrittäväkö ne sanoa: Ilman asiointitarkoitusta autoilevat asiakkaat, älkää häiritkö? Pysäköintiaika parkkikiekon kanssa kaupunginta-



Kuva 73. Tehtaankatu. Monkola.
Tonttiliittymän opasteet.

lossa asioiville on 1 h arkisin 8-17 välisenä aikana. 'Pidempiaikainen pysäköinti erillisluvalla'. Ensimmäinen ajatukseni kuvaa ottaessani oli: mahtaako minulla olla sellaista asiaa kaupungintalolle, että uskaltais in saapua sinne autolla?

Monkolan ympäristössä ja itse kaupungintalon rakennuksessa vaikuttaisi tutkielman havaintojentekoaikana olleen käynnissä useita rakennusurakoita. Muutamia tämän tutkielman yksittäisiä katutöiden työnaikaisia liikennejärjestelyjä koskevia havaintoja on tehty Monkolan ympäristössä, jossa urakoiden tilaajaorganisaatiokin on lähellä.

Monet haastattelemani urakoitsijoiden edustajat ovat olleet tyytyväisiä saatujen lisätöiden lukumääriin, mutta samaan aikaan tyytymättömiä esim. tilaajan kanssa ennakoon kaupungin tehtäviksi sovittujen työnaikaisten liikennejärjestelyjen toteuttamatta jättämisestä.

Monkolaan on asiakassisääntä jalkaisin sekä Tehtaankadun puolen pysäköintialueelta että rakennuksen vastakkaiselta puolelta Karstuntien puoleisesta pääsisäänkäynnistä. Tehtaankadun puolelta kaupungintaloon sisäänkäyntiin johtaa portaat, mutta esteetön kulku virka-aikana käy Karstuntien puolelta. Pysäköintialueella on yksi &-pysäköintiruutu, jonka sijaintipaikka ja käyttötarkoitus pysäköinnin lisäksi mm. varastointiin ja säilytykseen on vaihdellut ennakoimattomasti. Esteetön käynti pääoven kautta kaupungintaloon on tehtyjen havaintojen perusteella osoittautunut monesti olleen tukittu kokonaan ja usein myös reitti sisäpihalta pääovelle edellytti rakennuksen kiertämistä Paikkarinkadun puolelta.

Kaupungintalon Paikkarinkadun puoleisella piha-alueella on joitakin pysäköintipaikkoja, joiden osalta on epäselväksi jäänyt, kenelle paikat on varattu 24/7 (kuva 75).

Koska pysäköintimahdollisuudet kaupungintalon kiinteistöllä ovat asiakkaiden ja henkilöstön määrään nähden rajalliset, on kaupungin viranhaltijoille ja työntekijöille varattu maksullinen pysäköintimahdollisuus läheiselle Nahkurintorille. Onko jalkakäytäväpysäköinnin käyttöönotto osaseuraus torialueen käytön rajoituksista yleiseen pysäköintiin?



Kuva 74. Kaupungintalo Monkola Tehtaankadun puolelta kuvattuna. Kuvan 73 pysäköintialueenmerkki sekä yksikieliset lisäkilvet erottuvat tonttiliittymän oikeassa reunassa. Pysäköintialueenmerkin takaa rakennuksen oikeassa päädyssä erottuu jalankulkureitti Karstuntien puoleiselle pääsisäänkäynnille.



Kuva 75. Kaupungintalo Monkola Tehtaankadun puolelta kuvattuna. Kuvan lisäkilvessä kaksikielinen teksti: Vain varatuille paikoille, Endast för reserverade platser.



Kuva 76. Kaupungintalo Monkola ja tukittu esteetön reitti invalidipysäköintipaikalta esteettömälle etuovelle. Invalidipysäköintipaikan sijainti on vaihdellut kuvan keskellä näkyvän vaihtolavan ja viereisen kahden pysäköidyn auton takana erottuvan ruudun kesken. Opastus invapysäköintipaikoille on ollut tarkastelujakson aikana heikko. Taustalla erottuvan kirjastorakennuksen ja kaupungintalon välissä kulkee Karstuntie. Pyhän Laurin kirkon katto erottuu kirjaston ja viereisen rakennuksen välistä.

Monkolan ympäristössä on vaikea tunnistaa, onko kaupungin hallinnolla tavoitetta esteettömän jalankulun toteuttamisesta tai halua esteettömyyden toteuttamiseksi kevyen liikenteen väylillä ja kaupungintalon lähiympäristössä vai kuuluuko esteettömyys vain juhlapuheisiin.

Jalkakäytävähavainnot



Kuva 77. Kaupungintalo Monkola ja Karstuntien esteetön jalkakäytävä? Auton ikkunan oikeassa reunassa erottuu kaupungin värillinen pysäköintitunnus, joka ei kuitenkaan oikeuta tukkimaan yhdistettyä jalankulku- ja polkupyörätietä.



Kuva 78. Karstuntie, Monkolan pääsisäänkäynti. Esteetön luiskattu reitti on aidattu ja kulku pääovelle on ohjattu huonosti erottuvasti pääoven edustan portaiden kautta. Eikö kaupungintalolla käy kuin tervejalkeisia asiakkaita? Jalkakäytävälle pysäköidään monesta syystä ja monin selityksin.



Kuva 79. Karstuntie. Kaupungintalon edustaa pestään. Yhdistetty jalankulku- ja polkupyörätie on tukossa. Onko pesutyön ohjauksessa ollut puutteita, kun jalankulku ja pyöräilymahdollisuudet estyvät? Turvallisen ja viihtyisän liikkumisen kannalta pesu on hyvä ja tarpeellinen ratkaisu. Tukkimalla jalkakäytävä estetään paitsi jalankulku myös pölyhaittoja ja mahdollisia onnettomuuksia.



Kuva 80. Paikkarinkadun ja Karstuntien risteys. Kaukolämpötyömaa. Vaarallinen toteutus, jossa työmaa-aidan ja kävelysillan väliin jää pienen lapsen mentävä aukko. Aitaelementtien tukevuuskin epäilyttää. Kävelysillan kanteen eivät kuulu kuvassa näkyvät kannen keskellä erottuvat kävelysauvan tyveä suuremmat reiät.

4.2 Jalkakäytävistä, suojateistä ja pyöräteiden jatkeista

Suojateiden määrä Lohjan keskustassa on minimoitu ajoneuvoliikenteen sujuvoittamisen ehdoilla. Taustalla voi olla ajatus jalankulkijoiden näennäisestä turvallisuuden paranemisesta, kun katujen merkittyjä ylityskohtia on niukasti. Jalankulkijoille suojateiden niukkuus tarkoittaa kiertohaittoja. Valo-ohjatuissa risteyksissä odotusajat ovat pitkiä eikä kadun ylitys aina onnistu kerralla kuin keskisaarekkeelle asti. Erilaiset suojateiden päällystemateriaalit luovat eri keliolosuhteissa vaihtelevaa informaatiota.

Suojateiden tärkeyttä esteettömäksi ja turvalliseksi koettaviksi katujen ylityskohdiksi ei olla korostamatta liikaa. Suojateiden tarve kaupunkien keskustoissa on kiistaton. Liian vähäinen katujen ylityspaikkojen puute voi jakaa kaupungin ja vastaavasti turvallisiksi koettujen ylityspaikkojen riittävyys mahdollistaa jalankulun yleistymisen. Suojateiden heikko palvelutaso johtaa myös kadun ylityksiin suojateiden välillä. Vastakkainasettelulla kaupunkien ajoneuvoliikenteen sujuvuuden ja yleisen turvallisuuden välillä luodaan perustavaa laatua oleva valintaongelma. Keskustoissa autoilijoiden tulisi hyväksyä alhaiset nopeusrajoitukset, kohtuulliset odotusajat ja kymmenien metrien sijaan jopa muutaman sadan metrin kävelymatkat pysäköintipaikopilta kohteeseen. Kaupunkikeskustojen läpiajoliikenteen paino-, pituus tai nopeusrajoitukset ainakin kouluteiden käytön ajaksi aamu- ja iltapäivisin tulisi hyväksyä, mikäli kohtuullista ohitus- tai kiertotiejärjestelyä ei ajoneuvoliikenteelle ole toteutettavissa. Lohjalla keskustan ohikulkutien toteuttamisesta on vuosia sitten äänestetty. Tehty valinta toteutuu nyt Suurlohjankadulla, joka runsaine, jopa 18 000 ajon./vrk, liikennemäärineen jakaa kaupungin varsinkin ruuhka-aikoina kahtia, kun kadun turvalliseksi koettavia ylityspaikkoja on harvassa. Palvelut kaupungissa hajaantuvat tai eriytyvät. Liikenteen takia jakaantuneiden alueiden houkuttelevuus kilpailee yhä useamman vaihtoehdon kanssa.

Suojateiden merkintä on monimuotoista merkintöjen vaihtelevan kunnon takia. Vanhoja suojatiemerkintöjä ei ole jyrstetty tai muuten poistettu, kun suojatiehen on yhdistetty pyörätien jatke. Suojatiemerkintänä ajoradalla käytetään tieliikennelain mukaan valkoista juovitusta, mutta suojatie voidaan merkitä myös pelkin liikennemerkein. Kaupunkien keskustoissa tilan niukkuuden vuoksi joudutaan tapauskohtaisesti miettimään käytettävissä olevia ratkaisuja. Tolppa tai pylväk jalkakäytävällä on aina este. Jalkakäytävällä tulisikin aina olla liikenteenohjauslaitteita ja lumitilaa varten varattu reunakaista, joka lisäisi jalankulkijoiden turvallisuuden tunnetta ja toimisi samalla tarvittaessa väliaikaisena jalankulkijoiden kohtaus- ja väistötilana sekä mahdollistaisi paremmin myös jakeluliikenteen toimintaa.

Jalkakäytävä tai yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie ei nimityksestään huolimatta ole yksinomaan pelkkä yhden tai kahden liikennemuodon tarpeisiin varattu alue. Kaupunkien ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen aiheuttamien ajankäytön ja päästöjen ongelmien ratkaisemiseksi ei riitä välityskyvyn parantaminen kaistoja lisäämällä. Katutilan mitoitus ja liikenteessä häiriöitä tai ongelmia aiheuttavien toimien ennakointi ja huomioon ottaminen koko kaupunkisuunnittelun ketjussa voisi mahdollistaa uudenlaisia hybridiratkaisuja. Shared space -tila ja jalkakäytävien tai yhdistettyjen jalankulku- ja pyöräteiden väistö- ja kohtauspaikat voisivat toimia yhdistettyinä purkua ja lastaamista sekä saattoliikenteen pysähtymis- ja pysäköinti tarpeita varten. Selkeästi aikarajoitettuna ja merkittyinä sekä jalankulkijoille, pyöräilijöille että autonkuljettaville tämä saattaisi estää joukon konfliktitilanteita ja

parantaa keskinäistä yhteisymmärrystä. Pysäköintipaikkojen etsiminen aiheuttaa ison osan kaupunkien keskustaliikenteen volyymin ja päästöistä.

Suojateiden käyttö Lohjalla vaatii jalankulkijalta paitsi jatkuvaa ympäristön tarkkailua vilkkaan ajoneuvoliikenteen takia myös tarkastelua kadun rakenteiden ja kunnan vaihtelevuuden ja vaurioiden tunnistamiseksi sekä turvallisen ja mahdollisimman viihtyisän reitin ennakoimiseksi. Suojateilla on lukuisa joukko märkänä liukkaita kaivojen umpikansia sekä ritiläkansia, jotka eivät kuulu jalankulkualueille. Syksyisin puiden märät lehdet jalkakäytävillä voivat olla liukkaita. Myös päällysteiden kunnossa on suojateiden kohdalla havaittavissa turvallista liikkumista haittaavia puutteita.

Oheisessa kuvassa 81 oleva keskisaareke on ajoradan tasossa ja reunakivetön ja siten ajoradasta rakenteellisesti erottamaton. Näkövammaisen voi olla vaikea hahmottaa liikenteellistä asemaansa, kun keskisaareketta ei erota ajoradasta tai tunnista edes suojatiejuovituksen puuttumisesta. Valo-ohjattuun ylitykseen varatun ajan loppumisesta kertova ääniohjaus majakkana ohjaa, mutta miten näkövammaisen tunnistaa keskisaarekkeen? Kuvassa 81 erottuu lähimmän ajoradan ajokaistojen välissä keskellä suojatietä myös melkein sileäksi kulunut umpikaivonkansi. Sileäksi kulunut teräskansi voi märkänä tai lumisena olla erittäin liukas ja suojatiellä sijaitessaan muodostaa jalankulkijoille todellisen liukastumisvaaran paikan. Myös ajoratojen urat ja päällysteen halkeamat haittaavat jalankulkijoiden liikkumista suojatiellä. Pyörätien jatkeen merkintöjen yksiselitteisen varma tunnistaminen vaatii tulkintaa, jota kadulla liikkuvalta ei tulisi voida edellyttää!

Kuvassa 81 näkyvän jalkakäytävän sijainti on etäällä Kauppakadun ja Suurlohjankadun liikenneohjatusta risteyksestä, mutta autoilijoiden epäröinti helpottavia liikennevalojen toistoa ei Kauppakadun suunnasta saapuville ole katsottu aiheelliseksi asentaa. Autoilijat joutuvat pysähtymään, kun jalankulkijat odottavat liikennevalojen vaihtumista vihreäksi.



Jalankulkijalle avautuva tarjouma kuvan 81 kohteessa vaatii kaksijakoista havainnointia ja kävelyreitintä valintaa: turvallisuus edellyttää sekä ajoradan ajoneuvoliikenteen että ajoradan poikittaissuuntaisen pyöräilyn tarkkailua yhtä aikaa samalla, kun on seurattava mihin astuu. Anttilankadulta Suurlohjankadulle oikealle kääntyville autoille palaa vihreä yhtä aikaa jalankulkijoiden vihreän kanssa. Kumpi ehtii ensiksi? Vastaavia liikennevalojärjestelyjä on muuallakin Suurlohjankadun varrella, kun valot on optimoitu ajoneuvoliikenteen välityskyvyn ehdoilla.

Entä, jos jalankulkijan tarkkaavaisuus kohdistuu ympäristössä johonkin muuhun, esim. vastaantulijaan? Kun kytkinohjattujen liikennevalojen kytkinten sijainti on suojatiehen nähden samalla puolella kadun vastakkaisilla puolilla, tapahtuu myös suojatiellä kohtaaminen monesti vastakkain. Kuka väistää?

Kuva 81 vasemmalla. Anttilankadun ja Suurlohjankadun risteys. Suurlohjankadun ylitys vain jalankulkijoille? Taustalla Kouluaukio.

Missä kulkee jalankulkijan tai pyöräilijän tulkinnan raja tai ero suoja-merkinästä tai pyörätien jatkeen merkinnän yksiselitteisyydestä merkityksestä? Onko tieliikenneasetuksesta poikkeavaa tai puutteellista merkintää tulkittava oman edun, yleensä pyöräilijän vai lain kirjaimen ja tarkoituksen mukaan? Yleensä heikompi väistää, mutta liikkumista ei voine kokea turvallisesti tai esteettömäksi, jos turvallisesti koettavaa, yhtenäisesti tulkittavaa liikenneympäristöä ei ole tarjolla.

Kun kadun ajoradan rakenteet tai merkinnät eivät vastaa suoja-tilalle asetettavia vaatimuksia, kenellä on valvontavastuu, valta ja velvollisuus päättää rakenteiden toiminnallisen turvallisuuden toteuttamisesta ja toteutumisesta kaikissa sääolosuhteissa sekä liikenneympäristön turvallisesta soveltuvuudesta kaikille? Koska toimivaltainen viranomainen saa tiedon puutteesta tai korjaustarpeesta? Kuinka kauan päätöksenteko korjaustoimenpiteestä ja korjauksen toimeenpano saavat kestää?

Voisiko olla yleisen edun mukaista, jos katujen kuntoa valvovalta viranomaiselta edellytettäisiin säännöllistä aluetta ennestään tuntemattomien aistivammainen konsultointia liikenneympäristön turvallisuus-poikkeamin tunnistamiseksi kaupunkien keskusta-alueella?

Jos päällyste ei vaadi uusimista ja ajoratamerkintöjä on vielä havaittavissa, toteutunevat



Kuva 82. Kauppakadun ja Koulukadun risteys. Kauppakadun ylitys. Sileäksi kulunut kaivon kansi odottaa uusimista? Ajoradan päällysteen kunnossa on puutteita.

ajoneuvoliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden vaatimukset. Lohjalla suoja-tilat on yleensä merkitty sekä liikennemerkein että katumerkinöin. Suoja-tilamerkki no 511 on kaksipuoleinen, joten sen paikka on joko tolpan päässä tai kiinnitettynä liikennemerkkitolpan sivuun. Mikäli merkki kiinnitetään suoraan tolpan varteen, se tulisi asentaa yksipuoleisena tolpan molemmiin puolin. Virheellinen tai puutteellinen suoja-tilamerkin asennustapa on tehtyjen havaintojen perusteella tutkielman kohdealueella hyvin yleinen. Ongelma oikean asennuksen suhteen lienee osaamisessa tai asenteissa, taloudellisista ongelmista ei varmaankaan ole kyse.

Kun ajoratamerkinnät ovat yksiselitteisiä ja liikennettä ohjaavat suoja-tilamerkit on oikein asennettu ennen suoja-tilaa, on suoja-tilan paikka yksiselitteisesti määritelty. Kun ajoradan urat, katurakenteen painumat, reunakiven korkeus tai muut syyt synnyttävät ongelmia ei esteettömyys välttämättä toteudu.

Rollaattorin avustamana liikkuminen voi käydä hyvin, kun jalat toimivat. Ongelmia syntyy, kun käsivoimat eivät enää riitä nostamaan ja auttamaan rollaattorin etupyöriä pienenkään esteen yli. Voi olla, että voimat eivät hydy ensimmäiseen tai toiseen esteeseen. Miten käy paluun, jos kynnyksiä on enemmän kuin menosuunnassa? Kun päällysteitä uusitaan laatikkojyrsinnällä, tulisi varmistua uuden päällysteen ulottumisesta reunakiveen asti ainakin suojateiden kohdalla. Rollaattorin renkaalle ei saisi syntyä koloa päällysteen ja reunakiven väliin. Rollaattorin liikkeelle saaminen voi vaatia ylivoimaisia ponnistuksia ja viivytystä ajoradan puolella.

Suojatiemerkinnoillä luodaan ja varmistetaan turvallisia ajoratojen ylityskohtia. Liikennemerkkit auttavat erityisesti jalankulkijoita liikenneympäristön luomien tarjoutumien tulkinnaissa. Etäisyyksien arviointi ja reitin valinta helpottuvat, kun merkit ja merkinnät ovat asianmukaisessa kunnossa. Epämääräiset merkinnät luovat turvattomuutta ja antavat aiheen epäillä kadunpitäjää välinpitämättömyydestä.

Risteysalueiden laajuuden yksiselitteinen määrittely on visainen tehtävä. Risteykset poikkeavat toisistaan ympäröivän maankäytön, rakenteiden, näkyvyyksien, ajoradan leveyden ym. tekijöiden vaikutuksesta. Onko risteysalue määriteltävä pelkästään ajoratojen tai jalkakäytävien jatkeiden leikkauksena vai sisältyykö risteysalueeseen myös sivuttaissiirretyt jalkakäytävät ja pyörätiet.

Periaatteessa risteysalueella ei saa pysäköidä, mutta jos pysäköinti tapahtuu risteysalueella reunakivellä korotetulle kadun osalle, miten risteysalueen laajuus määräytyy. Risteysalueen laajuudella on merkitystä arvioitaessa jalankulkureittien esteettömyyttä ja turvallisuutta sekä autoilijoiden vastuuta. Mikä vaikutus tai vastuu toteutuneeseen tilanteeseen on kaavoituksella tai katu- ja liikennesuunnittelulla?

Kuva 83, alla. Laurinkadun ja Sepänsäädun risteys.
Etualalla ritiläkansi- ja Laurinkadun ylittävä suojatie.



Kuva 83b oikealla. **Detalji B.** Jaettu suojatie vai pysäytysviivoja? Kansistojen asennus on puutteellinen tai vajaa.



Kuva 83a yllä. **Detalji A.** Ritiläkannen kansi ja yllättävä kynnys sekä päällystevaurio. Yläreunassa erottuu suojatiemerkitolpan jalusta.



Katutilan tilankäytön suunnittelu on haastavaa. Liikennemerkkien, valaisintolppien tai kaukolämmön huohotusputkien sijoittaminen liik-kumisen ja hoidon kannalta esteettömän ja turvallisen jalkakäytävän luomiseksi on ongelmana ehkä helpompi sivuuttaa kuin ratkaista. Kuvassa 83a detelji A:n yläpuolella näkyvän väistämismuovoliisusmerkin no 235 päähän on sijoitettu suojatiemerkki keskelle suojatietä. Sepänkatu on yksisuuntainen itään päin, Laurinkadun suuntaan. Kuvan 83 Laurinkadun ylittävä suojatiemerkintä on asiallinen, mutta suojatiliikennemerkkin tulisi sijaita suojatien etureunassa. Tässä tapauksessa merkin voisi poistaa, mutta tällöin merkintätavan johdonmukaisuus kärsisi. Laurinkadun ylittävä suojatieraidoitus on kuvaushetkellä ollut hyvin havaittavissa. Sepänkadun suunnasta tultaessa Laurinkadun ylittävä suojatie on vain pohjoisen jalkakäytävän jatkeena. Risteyksessä ei ole suojateita Sepänkadun molempien jalkakäytävien jatkeilla, joten toimintamahdollisuuksien tunnistaminen ja ennakoiti on haastavaa. Laurinkadun varteen on Sepänkadun ajoradan kohdalle asennettu kuvassa 83 erottuva kallistettu reunakivi. Miksi, kyseessä ei ole hidaste?

Sadevesikaivojen ritaläkannet eivät sovellu kaikille jalkineille tai apuvälineille. Yllättävät kolot ja kynnykset ovat aina petollisen vaarallisia jalankulkureiteillä. Suojateiden toisistaan poikkeavat merkintätavat erityisesti sijaitessaan samassa risteyksessä ovat varsinkin näkövammaisille epäjohdonmukaisia tai vaikeasti tulkittavia. (Kuvat 83, 84, 85 ja 87).

Puu-Anttilan kohdalla Suurlohjankadun varrella on molemmin puolin katuä yhdistetty jalankulku- ja pyörätie. Puu-Anttilan puolella pyörätie jatkuu Karstuntien ja Suurlohjankadun vartta vain Anttilankadulle asti. Pyörätien jatkeiden lienee tarkoitus ylittää Laurinkatu (kuva 84) ja Anttilankatu (kuva 85). Ajoratamerkinnoissa lienee luotettu nastarengashiontaan, mutta lopputulokset ovat käytetystä menetelmästä riippumatta epämääräisiä. Vastaavanlaisia ratkaisuja on toteutettu lain sallimin siirtymäajoin muuallakin heikoin tuloksin. Tieliikenneasetuksen (182/1982) mukaan 'ns. vanhoja tiemerkintöjä' koskeva siirtymäaika pyöräteiden jatkeiden osalta kestää vuoden 2017 loppuun.



Kuva 84. Laurinkadun ja Suurlohjankadun risteys. Laurinkadun ylitys. Taustalla Puu-Anttila. Vaihtoehtoisia reittejä ei avautuvan tarjouman perusteella ole tarjolla. Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie on merkitty ajoradan molemmin puolin. Kuvasta ei voi varmuudella tunnistaa, onko kyseessä suojatie tai pyörätien jatke.

Päällystystöiden ja ajorata-merkintöjen kulumisen yhteisvaikutuksen arviointi ei liene johtanut ajoratamerkintöjen osalta haluttuun lopputulokseen. Osoittavatko yhtenäiset valkoiset juovat suojatietä vai kuluneet osat pyörätien jatkeita (kuvat 84 ja 85)? Kuluneet ja informaatioisällöltään epäselvät ajoratamerkinnot heikentävät liikkumisen houkuttelevuutta, turvallisuuden tunnetta ja yleistä viihtyisyyttä.



Kuva 85. Anttilankadun ja Suurlohjankadun risteys. Suojatie, ei pyörätien jatke? Anttilankadun ylitys. Taustalla Puu-Anttila.

Anttilankadun osalta pyörätien jatke ei jatku pyörätienä lainkaan Anttilankadun tai Suurlohjankadun varressa. Pyörätien jatkeelta näyttävä keskialue ei olekaan pyörätien jatke vaan jo päätyneen siirtymäajan ratkaisu, joka on nyt tulkittava suojatieksi. Vastaavasti myös edellä kuvattu Laurinkadun ylittävä ajoratamerkintä tarkoittaisi nykykunnossaan suojatietä.



Kuva 86. Laurinkadun ja Amerikankadun risteys. Amerikankadun ylitys.

Asianmukaisesti merkitty pyörätien jatke ylittää Amerikankadun kuvassa 86. Onko vanhan suojatiemerkinän rinnalle merkitty pyörätien jatke? Kuva ei kerro, mutta pyörätie jatkuu yhtenäisesti merkittynä seuraavaan risteykseen asti, kun taas jalkakäytävä vaikuttaisi puikkelehtivan puiden ja erilaisten esteiden haittaamana rakennuksen seinälinjan vieressä. Jalkakäytävää on vaikea hahmottaa. Selvyttä häittää epäselvästi tulkittava jako jalankululle ja pyöräilylle, jako on toteutettu puutteellisesti varsinkin talvea ajatellen.

Kaupunkikuvallisesti ajoratamerkinöillä on tuntuva vaikutus ympäristön luomiin tarjoumiin. Koettavan turvallisuuden kannalta suojateiden tulisi olla yksiselitteisen selkeästi merkittyjä ja tasaisia. Minkäänlaisia kansirakenteita ei tulisi sijoittaa suojateiden kohdalle tai toisaalta suojateitä ei tulisi sijoittaa kansirakenteiden kohdalle. Ajoratapäällysteessä ei saisi suojatien kohdalla olla koloja, uria tai muita jalankulkua haittaavia vaurioita.



Kuva 87. Laurinkadun ja Harjukadun risteys. Harjukadun ylitys. Suojatien pinta sivukalteva. Ritiläkansikaivot suojatien keskellä molemmissa päissä, päällystevaurioita. Kun juovituksen kontrastia ei ole, on kyseessä haastava kohde näkövammaiselle.



Kuva 88 vasemmalla. Kuvassa Laurinkadun itäpuolinen korotettu ja upotetulla reunakivellä jaettu alue ajoradan ja puiston välissä. Taustalla Suurlohjankatu ja Puu-Anttilan päärakennus. Kuvan ulkopuolelle vasempaan reunaan jäävät valkoisella rajatut pysäköintiruudut, joista oikealle kuvassa näkyvä sidekivin laadottu kaista ennen upotettua graniittista reunakiveä. Upotetun kiven oikealla puolella kestopäällystetty paikaten päällystetty alue, joka kuvan oikeassa reunassa rajoittuu korotettuun reunakiveen ja sen takana olevaan istutusalueeseen.

Miten jalankulkija kuvan 88 kohteessa tunnistaa jalkakäytäväalueen? Miksi epämääräinen aluejako on synnytetty? Kummasta suunnasta jalankulkijan tulisi arvioida jalkakäytävän leveyttä, alueen laajuutta? Upotettu kivi loppuu yhtäkkiä, joten sillä ei liene tosiasiallista informaatioarvoa jalkakäytävän laajuuden määrittämisen tulkinnassa.

Suojatierakenteen ja -merkinnän voi toteuttaa monin tavoin. Kun kadun päällysrakenne vaihtuu suojatien kohdalla, on pelkona epätasainen painuma, joka voi johtua suunnittelu-, työtapa- tai muista syistä. Erilaiset pintarakenteet ja -materiaalit myös kuluvat eri tavoin.

Kuvassa 89 suojatien juovitus on 'laatikoitu' reunoistaan umpinaiseksi. Merkintä on tieliikenneasetuksen vastainen, jollei kyseessä olisi pysäytysviiva. Kuvassa juovituksen kontrasti vaikuttaisi riittävältä, mutta valittu materiaali ei vaikuta silmämääräisesti tarkasteltuna toimivan kaikissa sääolosuhteissa. Keskisaarekkeessa käytetty päällysmateriaaliratkaisu ei vastaa esteettömyyssuosituksia, vaikka suojatierakennetta muuten on pidettävä esteettömänä.



Kuva 89 vasemmalla. Laurinkatu. Pysäytysviivat suojatiejuovituksen molemmilla puolilla ovat turhia ja hämääviä. Suojatien rakenne on urautumassa ajoradan tapaan. Jalankulkijalle ajourat voivat olla sateella petollisia ja pakkasella liukkaita. Jalankulkijan kokemus käytettyjen päällysmateriaalien kirjo on suuri.



Kuva 90, vasemmalla. Suurlohjankadun ja Nummentaustantien risteys. Jalkakäytävä ennen Nummentaustantien valo-ohjattua ylitystä.

Kuvassa 90 suojatiejuovitus ja pyörätien jatke vaikuttaisivat alkavan ritiläkansikaivon kohdalta. Kyseessä on optinen harha. Vastavaloon kuvattuna piiloon maalatut vanhat ajoratamerkinnot luovat tarjoumaa, joka on helppo tulkita optisesti harhauttavaksi virheellisesti. Kyseessä yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie varsinaiselle suojatielle ja pyörätien jatkeelle asti.

Ritiläkaivonkansi ja toinen täysin sileäksi kulunut umpikansi sijaitsivat aikaisemmin Nummentaustantien ylittävällä suojatiellä. Nummentaustantie on muutaman vuoden kestäväksi arvioitu väliaikaisjärjestelyin kavennettu puolikkaaksi aikaisemmasta odottamaan siirtoa kokonaan uuteen paikkaan. Ritiläkansikaivojen suunnittelu suojatien kohdalle lie nee ollut kunnallistekniikan suunnittelijan puumerkki? Sileäksi kulunut umpikansi voi olla ajoittain erittäin liukas.

Jalkakäytäviltä edellytetyn leveyden määrittely tapahtuu viime kädessä katupiirustuksessa, jonka hyväksymisestä päättää kunta. Kun maankäyttö- ja rakennuslaki ei määrittele jalkakäytävän esteetöntä minimileveyttä, voi kunta siitä alueellaan katusuunnitelmakohtaisesti päättää.

Jalkakäytävän leveys katupiirustuksessa ei tarkoita jalankulkuun tarkoitettun alueen efektiivistä, jalankulkijan käytettävissä olevaa leveyttä. Katusuunnitelmassa määriteltyä teoreettisen tyyppipoikkileikkauksen leveyttä voivat käytännössä rajoittaa esim. erilaiset rakennusten ulkopuoliset rakenteet, liikennemerkkit, valaisin- ja liikennevalotolpat, kaukolämpöverkoston huohotusputket, kivijalkakauppojen A-mainokset, ajoneuvojen pysäköintipaikkojen muutokset ja pysäköidyt autot. Katusuunnitelmissa ei määritellä esteettömiä näkemiä tai muita aistihavaintoja rajoittavia tekijöitä.



Kuva 91 vasemmalla. Kauppakadun jalkakäytävä Kauppatorin kohdalla toriaikaan. Oikealla palveluliikenteen pikkubussi, joka käyttää pysäkinään ilmeisesti pysäköintiruudun pituuden ja leveyden suhteen liian ahdasta liikenne- ja ajoratamerkinnöin osoitettua taksiruutua. Pysäkkimerkkiä ei ole, ainoastaan pysäköintialue, joka on lisäkilvellä osoitettu 12 m pituiseksi. Kahden rollaattorin onnistunut kohtaaminen ja ohitus muodostaisi kuvan tilanteessa lähes mahdottoman tehtävän.

Palveluliikenteen bussi pysäköi Kauppakadulla Lohjantähden päädyssä taksiruutuun, johon se ei mahdu. Linja-autopysäkkimerkkiä ei palvelulinjan pysäkillä ole, ainoastaan palveluliikenteen aikataulu. Taksiruutu ei ole pysäkki.

Lohjalla on yleistä, että takseille on yksikielisin lisäkilvin sallittu pysäköinti invapaikoille, mutta &-pysäköintiä ei ole sallittu taksiruutuihin kuin yhdessä ajoratamerkinnöin sekä takseille että invalidipysäköintiin osoitetussa ruudussa, joka on uloimpana kolmen pysäköintiruudun alueella. Kohde sijaitsee Lohjantähden päädyssä Kauppatorin kulmalla. Kolmen taksiruudun kohdalla olevan pysäköintimerkin lisäkilven mukaan vaikutusalueen laajuus on 12 m. Taksiruudut ovat taksien käytössä pääasiassa toripäivinä toriaikaan, muulloin taksit vievät ja hakevat asiakkaansa Kauppatorilta Lohjantähden eteläisen sisäänkäynnin edustalta. Esteettömyys toteutuu toripäivinä puutteellisesti!



Kuva 92 vasemmalla. Kauppakadun jalkakäytävä Kauppatorin kohdalla talviaikaan. Torin lumiongelmaa on ulkoistettu jalkakäytävälle. Esteettömyyden toteutuminen jalkakäytävällä on kyseenalaista.

Jalkakäytävän esteettömyyden tulisi toteutua ympäri vuoden. Esteettömyyden avoin määrittely mahdollistanee kuitenkin jopa väitteen, että oheisessa kuvassa 92 erottuva jalkakäytävä olisi esteetön ilman ruutuun pysäköityä autoa. Esteetön kellenelle? Onko valvontavelvoite laiminlyöty?

Maankäyttö - ja rakennuslain 167 § 2 mom. ei tee rajoituksia:

Kunnan määräämä viranomainen osaltaan valvoo, että liikenneväylät, kadut, torit ja katuaukiot sekä puistot ja oleskeluun tarkoitetut ulkotilat täyttävät hyvän kaupunkikuvan ja viihtyisyyden vaatimukset. Kevyen liikenteen väylät tulee säilyttää liikkumiselle esteettöminä ja turvallisin.

Tutkielman havainnointiaikana kesällä 2017 saatujen kokemusten mukaan Lohjalla kunnan puhelinvaihteen kautta puhelu pyydettyä katuasioista vastuulliselle henkilölle yhdistetään tiemestarille. Tiemestari ei toistuvista yrityksistä huolimatta ole ollut tavoitettavissa eikä vastannut jätettyihin soittopyyntöihin., ollut lomalla ja sijaisellakin on ollut kiireitä. Useiden yritysten jälkeen tavoittelu lopetettiin, kun viestinnällinen esteettömyys ei toteutunut. Kaupungin asiakaspalvelun voi todeta toimivan hyvin vain puhelinvaihteeseen asti.



Kuva 93. oikealla. Mikä lienee maaliviivalla pysäköintiruuduista erotetun jalkakäytävän efektiivinen leveys? Esteettömyys ei kuvan kohteessa toteudu MRL:n edellyttämällä tavalla. Pysäköintiruutujen tasossa oleva jalkakäytävä on tieliikenneasetuksen vastainen. Voiko olla, ettei kyseessä olekaan jalkakäytävä? Vai onko jalkakäytävän tasoon merkitty pysäköinti kuvan kohteessa tieliikennelain vastaista?



Kuva 94. Torikatu. Korttialueen yleiseen jalankulkuun varattu alue kuvassa vasemmalla on aidattu työmaa-alueeksi. Jalankulkua ei viereisellä pysäköintialueella ole rajoitettu tai kielletty. Puiden väliin on tummalla sidekiveyksellä merkitty ruutuja, joita vasemmassa reunassa jalkakäytäväalueesta erottaa kuvan kohteessa korotettu reunakivi. Pysäköintialueenmerkki on asennettu edellisen risteyksen jälkeen.

Kuvassa 94 erottuva henkilönostin tukkii paitsi ajoradan, täyttää myös pysäköintiruudun ja ulottuu yleisesti käytetyn väliaikaiselle jalankulkureitille johdattaen jalankulkijat ohjaamattomasti ajoradalle. Henkilönostimen ympärillä liikkuminen saattaa olla vaarallista, mikäli nostokorista tippuu tavaroita. Vaara-alueen merkintään tulee kiinnittää huomiota.



Kuva 95 vasemmalla. Torikatu. Vastaava kuvasuunta kuin kuvassa 94. Pysäköintiruudut samassa tasossa yleiselle jalankululle varatun rakennusalueen kanssa. Voiko jalankulkijan edellyttää tunnistavan jalkakäytäväalueen? Varsinainen yleiseen jalankulkuun osoitettu alue on aidattu kiinteistön remontin ajaksi. Remontin tekijöistä, vastuuhenkilöistä, kestosta tmv. ei rakennuksen ympärillä ollut informaatiotaulua, vaikka työmaa ulottui katualueelle ja esti tai haittasi jalankulkua monin tavoin. Korotetun pysäköintiä ja jalankulkua rajaavaa reunakiven alkua on kuvasta vaikea hahmottaa.



Kuva 96. Linnaistenkatu. Mehiläisen magneettikuvausyksikkö päivystää keskustan pysäköintiin liikennemerkein osoitetulla alueella, joka ei kuitenkaan ole yleiseen jalankulkuun tai oleskeluun tarkoitettua aluetta. Mehiläisen asiakkaat saapunevat paikalle autoilla itse tai matkustajana. Pysäköintialueilla jalkaisin liikkuen vastuu vahingoista tai tapaturmista poikkeaa jalkakäytävistä. Kulku magneettikuvausajoneuvon sisälle käy portaiden kautta. Kenellä on vastuupysäköintipaikalla yleisellä alueella tapahtuvan palveluliiketoiminnan hyväksyttävyydestä ja liikkumisen turvallisuudesta?



Kuva 97. Kalevankatu. Kapea ja ahdas kohta jalkakäytävällä.



Kuva 98. Vihdinkatu. Kapea ja ahdas jalkakäytävän osa.

Jalkakäytävien esteetön, efektiivinen leveys kuvissa 97 ja 98 ei vaikuttaisi riittävältä esteettömään liikkumiseen pyörätuolilla. Kahden ihmisen kohtaaminen kassia kantaen tai rullaattorin kanssa vaatii ennakoimista ja väistämistä. Kohteita ei voi kapeutensa takia pitää esteettöminä. Aiheutuvan esteettömyyshaitan todennäköisyys on ilmeistä.

Havainnot ja jalkakäytävistä ja suojateistä



Kuva 99. Kauppakadun ylittävä suojatie. Kiertoliittymä jää kuvassa vasemmalle. Valkoiset pysäytysraidat suojatiejuovituksen edellä ja takana tukevat poikittaisesti ladottuina suojatiekiveystä, mutta ovat kuvan mukaisessa käytössä tieliikenneasetuksen vastaisia. Tiemerkinän välittämä informaatio on ristiriitaisesti tulkittavissa.



Kuva 100 vasemmalla. Kauppakadun ylittävä suojatie, oikea ajorata. Kadulla on rakenteellisia ja polannejään aiheuttamia kuivatusongelmia, joista yhdessä aiheutuu hulevesien roiskevaara suojatielle astumista odottaville jalankulkijoille sekä sään pakastuessa myös liukkaita.



Kuva 101. Laurinkadun ylittävä suojatie, pelkkä ajoratamerkintä. Ei pyörätien jatketta suojatien yhteydessä, ajorata pohjoiseen. Kuivatusongelma. Yöpakkasten jälkeen aamulla liikkuminen suojatiellä vaatii tarkkaavaisuutta ja varovaisuutta liukkaudentorjunnasta huolimatta. Pakollinen ajosuunta -merkin no 416 alla oleva merkki no 863 Risteävä kaksisuuntainen pyörätie on ristiriidassa ajoratamerkintöjen kanssa, merkin asennuskorkeus on myös vaarallisen matala. Ylimpänä tolpassa vain alareunastaan erottuva merkki no 231. Väistämisvelvollisuus risteyksessä. Ajoratamerkintöjen osalta on siirtymäaikaa vuoden 2017 loppuun.



Kuva 102. Koulukatu. Hulevesien hallinta on johtanut sadevedet suojatielle. Taustalla Lohjantähti ja Kauppakadun varressa jalkakäytävälle maalattuihin ruutuihin pysäköityjä autoja.



Kuvat 103a vasemmalla ja 103b yllä. Nyyrikinkatu. Kun rakennustyömaalle ei riittänyt oma tontti, tarvitaan lisäaluetta jalkakäytävä. Oheisen suojatien jatkeena ollut poikittainen kadun varren suuntainen jalkakäytävä oli pitkään aidattu työmaa-alueeksi, mutta suoja-

tie ja suojatiemerkit olivat ennallaan. Suojatien jatkeeksi rakennettiin sittemmin kivimurskeesta yhteys jalkakäytävälle rajaamalla työmaan käyttöön luovutettua jalkakäytäväaluetta pienemmäksi. Väliaikaisen kulkuväylän leveys ja materiaali soveltuvat heikosti suunniteltuun alkuperäiseen käyttötarkoitukseensa, esteettömään jalankulkuun. Suojatien kohdalla jatke on kapea ja johdattelee jalankulkijaa ajoradalle. Hulevesikaivon ritiläkannen vieressä on petollisia painumia eikä kulku murskeella onnistu rollaattorin kanssa ongelmitta. Väliaikaisratkaisussa lieenee sivuutettu turvallisuus- ja esteettömyysvaatimuksia. Suojatiejuovituksessa käytettyjen kivimateriaalien keskinäinen kontrasti on varsinkin märkänä heikko. Miten näkövammaisen tai sokean ylittämistä kadun suojatietä pitkin turvallisesti? Keltainen sulkunauha auttaa verkkoaidan tunnistamisessa.

Tutkielman kohdealueella on havaintojen tekoaikana ollut käynnissä runsaasti katuhankkeita, joissa jalkakäytäviä on katkaistu, suljettu tai kulku muuten estetty tai aiheutettu huomattavasti haittaa jalankululle. Kaupungille kuuluvien johdonsiirto- ym. kaivantojen aloittaessa työmaan olisi työnaikaisten liikennejärjestelyiden tulkittava kuuluvan itsestään selvänä kadunpitäjän tehtäviin. Yhtä itsestään selvästi voi tulkita työmaahavaintojen perusteella liikennejärjestelyjen olleen tällöin puutteellisia tai muuten huomaamattomia. Jättämällä tarvittavat liikennemerkkit asentamatta ja muut liikenteenohjausjärjestelyt tekemättä on vastuu niiden toteuttamisesta ja kustannuksista siirtynyt käden käänteessä katutöitä jatkavalle urakoitsijalle.

Tehtyjen havaintojen perusteella jalankulkijoilla on joustoa yllin kyllin ja vielä olisi ilmeisesti varaa jättää tekemättä enemmänkin. Paitsi jalankulun ongelmiin on tutkielmahavaintojen yhteydessä tullut toistuvasti esiin työmaaliikenteen välinpitämätön suhtautuminen liikennesääntöihin työmaa-alueiden ulkopuolella. Töiden teettäminen urakoitsijoilla ei tarkoita sitä, ettei näitä tulisi ohjeistaa ja valvoa, huolimatta urakoitsijoiden yleisesti vastuullisena pidettävästä toiminnasta. Kun työmaiden valvontakin on ulkoistettu, syntyy mielessä kysymys tai ainakin epäily valvonnan oikeasta kohdistumisesta. Työmaiden aiheuttamia haittoja ja ongelmia on lähes mahdotonta tunnistaa niitä dokumentoimatta jälkeenpäin. Paitsi jalankulun ja liikenteen ongelmia työmaat voivat aiheuttaa myös pöly- ja meluhaittoja.

Jalkakäytävien käytön rakennustyömaa-alueina tulisi aina edellyttää korvaavien yhteyksien muodostamista. Korvaavat yhteydet tulisi suunnitella työmaan järjestelysuunnittelun aikana

eikä rakennustöitä tulisi saada aloittaa ennen kuin korvaavat järjestelyt on todettu toimiviksi, esteettömiksi ja turvallisiksi.



Rakennustyömaan käynnistymisen vuoksi jalkakäytävä kadun vastakkaisella puolella on luovutettu työmaan käyttöön (kuva 104). Kyse on pitkäaikaisista järjestelyistä laajalla lähes koko korttelin kattavalla alueella. Suoitiemerkintöjä tai -merkkejä ei ole peitetty ja jalankulkijoiden mahdollinen opastus on vaikeasti tunnistettavissa, kun kiertotiereittä ei ole. Toimintatapa on tutkielman kohdealueella havaittu toistuvasti eri kohteissa.

Suojatieyhteys on sittemmin palautettu käyttöön kuvissa 103a ja 103b esitetyllä tavalla. Jalkakäytäväyhteys on jouduttu palauttamaan, koska jalkakäytäväyhteydet Nyyrikinkadun molemmin puolin oli katkaistu.

Kuva 104 vasemmalla. Nyyrikinkatu. Suojatie työmaalle? Asianmukaisesti merkitty suojatie päättyy vastakkaisella puolella työmaan kuvaushetkellä avoimeen suoja-aitaan. Jalankulkijoiden opastus puuttuu. Jalankulkureitit ovat suunnittelemta tai ainakaan suunnitelmia ei ole toteutettu.

Kuva 105 oikealla. Torikatu. Painumia kaivojen kansien ympärillä. Sulavat jalkakäytävälle jätetyt lumikasat valuvat vettä. Tummalla sidekivellä merkityt ja liikennemerkillä osoitetut erikseen rajaamattomat kuviot jalkakäytävällä kuvan oikeassa reunassa on tarkoitettu ymmärrettäväksi parkkiruuduiksi korotetulla jalkakäytävällä.

Jalkakäytävälle korotettu pysäköintitapa on yksisuuntaisen Torikadun molemmin puolin osoitettu liikennemerkkein. Korotettu pysäköintijärjestely on toteutettu jalkakäytävän tasossa maalaamalla pysäköintiruudut tai vaihtoehtoisesti erilaisella kivien ladonnalla. Kivien värierot ovat märkinä vähäiset eikä merkintätapa kaupungin alueella ole yhtenäinen tai muuten selkeästi tunnistettavissa.

Jalankulku on erotettu rakenteellisesti pysäköintiin osoitetuista alueista vain harvassa kohteessa. Maalimerkinnät ovat yleisesti kuluneita ja merkintöjen informaatioisisältö monesti epäselvä.





Kuva 106 vasemmalla. Kauppakadulla jalkakäytävän kuivatus tapahtuu jalkakäytävän keskelle ohjatuin kallistuksin. Jalkakäytävän kuivemmalle osalle ajorataa vasten on ahnehtimalla tilaa jalkakäytävältä osoitettu maalaamalla reunakivellä ajoradasta erotetulle jalkakäytävälle pysäköintiruutuja.

Kävin Laurinkadulla kuvassa 106 näkyvän keskimmäisen pysäköidyn auton kohdalla kerran keskustelua pysäköinnintarkastajan kanssa ihmetellen kuvassakin erottuvaa Lohjalla yleistä jalkakäytävälle korotettua pysäköintitapaa. Pysäköinninvalvoja veti syvään henkeä ja vastasi, ettei Lohjalla saa pysäköidä jalkakäytävälle. Emme päässeet asiassa yhteisymmärrykseen.

Kuvassa 106 erottuvan jalkakäytävän ojamainen poikkileikkaus on poikkeuksellinen. Jalankulkijan voi olla vaikeaa selvitä jalkakäytäväosuudesta kuivin jaloin. Pakkasella 'ojan' pohja on helposti jäinen. Kuvassa vasemmalla näkyvän rakennuksen kuivatusvesiä on johdettu jalkakäytävälle, joten 'ojalle' on käyttöä.

Kauppakadulla sijaitsevan liikkeen edustalle jalkakäytävälle rakennettiin tutkielman havaintojentekoaikana yksittäiseen liikkeeseen johtavalla portaalla kulkua helpottamaan luiska päällystemateriaalista, kuva 107. Luiska toiminee suunnitellusti sulan maan aikana, mutta vaatii sivukaltevuutensa takia talvella erityistä huolenpitoa ja jalankulkijoilta tarkkaavaisuutta sijaitessaan yleiselle jalankululle käyttöön osoitetulla jalkakäytävällä. Luiskan takana erottuva A-mainos ohjaa pysäkin suunnasta saapuvia väistämään luiskaa. Ratkaisuun johtaneita perusteluja voi jalkakäytävän ja viereisen pysäkkiliikenteen kannalta pitää kyseenalaisena, kun porrasongelma toteutuu vastaavanlaisena useiden Kauppakadun kivijalkamyymälöiden kohdalla. Jalkakäytävän osalta kyseessä on jalkakäytävää tuntuvasti kaventava sivukalteva este ja merkittävä esteettömyyteen vaikuttava yksittäinen muutos katusuunnitelmassa esitettyyn poikkileikkaukseen. Ritiäporras on kadun varressa yleisesti käytetty ratkaisu. Liikkeellä olisi mahdollisuus siirtää sisäänkäynti liiketilaan johtavan toisen oven kautta, jossa kynnyks on matalampi.



Kuva 107. Kauppakatu. Jalkakäytävälle on luiskattu liikkeen porrasluiska, joka vaatii talvisin jatkuvaa huolenpitoa ja liukkauden torjuntaa. Luiska kaventaa jalkakäytävän tasaista osuutta tuntuvasti.



Kuva 108 vasemmalla. Koulukatu. Jalkakäytävän varteen tonttiliittymän kohdalle asennettu kojekaappi on ollut tiellä ja vaurioitunut. Kadun varteen asennettavien laitteiden ja varusteiden sijainnille ei liene mitään esteettömyyden toteutumista tukevia vaatimuksia. Vaurioitumisriskin lisäksi voi väärästä asennuspaikasta aiheutua tietoliikenne- tai turvallisuusriskejä pysyvän estevaikutuksen lisäksi.



Kuva 109 vasemmalla. Laurinkadun risteys ja ylittävä suojatie Torikadun suunnasta Laurinkadun yli Linnaistenkadulle. Vaurioita rakenteiden vaihtumiskohdassa.

On hyvin yleistä, että päällys- ja rakennekerrosten vaihtuessa ajoradalla ajoneuvojen kuormituksesta rakenteille aiheutuva dynaaminen kuormitus aiheuttaa vaurioita saumakohdissa. Autoilijoille pienenä tai vähän suurempanakin tuntuva värinä voi jalankulkijalle aiheuttaa kompastumis- tai liukastumisvaaran ja tapaturman.

Esteettömyyden kannalta esteettisistä syistä tehtäviä yksittäisten kohteiden poikkeavia materiaali- ja rakenneratkaisuja tulisi välttää tai käyttää hyvin harkiten.

Mikäli kuvan 108 mukaisiin ratkaisuihin päädytään, tulisi ratkaisua ennen varmistua paitsi rakenteen toimivuudesta ja kestävyydestä myös kaupunkikuvallisista vaikutuksista. Hoitamattomat tai muusta rakenteesta erottuvat paikkaukset kielivät usein joko organisaation osamattomuudesta tai välinpitämättömyydestä. Yksittäisen virkamiehen vastuulle ei ongelmaa voi vyöryttää.



Kuva 110. Laurinkadun ja Torikadun risteys Laurinkadun ylitys, Torikadun suuntaisen jalkakäytävän jatke. Yksityiskohtia. Kivet eivät haalistu, mutta painuvat, liikkuvat ja irtoavat sekä peittyvät paikkausten alle. Suojatiejuovituksen kontrasti vaihtelee kelin mukaan. Yksityiskohta kuvasta 109.



Kuva 111. Linnainenkadun ja Laurinkadun risteys. Puuttuva reunatuki ja rikkoutunut päällyste pysäköintiruudun ja jalkakäytävän välissä.



Kuva 112. Nahkurinkadun ja Tehtaankadun risteys. Oikealla ennen jalkakäytävää kaupungin omistama kiinteistö. Sisäisen vastuurajan epäselvyys pitkittänee irronneiden reunatukien korjaamista. Taustalla Monkola.



Kuva 113 vasemmalla. Suurlohjankatu. Jalkakäytävän hiekoitus päättyy ennen pysäkkikatosta. Pysäkki on bussikaistalla, joka alkaa Laurinkadun risteyksestä. Suurlohjankadulla on pysäkin kohdalla lisäksi kaksi kaistaa idän suuntaan. Pysäkiltä lähtevä linja-auto ei edellytä viereisen kaistan liikenteeltä tilan antamista kuin, jos kyseessä olisi pelkkä pysäkki. Bussikaista on osoitettu ajoratamerkinnoin. Toteutusratkaisua voinee pitää poikkeuksellisenä.

Kuva 114 oikealla. Suurlohjankatu. Kuvassa tieliikenneasetuksen mukaista linja-autokaistaa, linja-autolle tarkoitettua pysäköintipaikkaa tai pysäkkiä osoittava BUS-merkintä (TLA 45§). Jos pysäkillä olevan linja-auton kuljettaja kuvan kohteessa osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle, samaa tai viereistä ajokaistaa pysäkkiä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on vähennettävä nopeutta ja tarvittaessa pysäytettävä, jotta linja-auto voi esteettä lähteä pysäkiltä (TLL 22§ 1mom) tai vaihtaa kaistaa!

Ohittavalle autoilijalle voi olla vaikeaa tunnistaa lähteekö bussi pysäköintipaikalta vai pysäkiltä tai onko kyseessä pelkkä bussin kaistanvaihto, kun bussi peittää pysäkkimerkin ja samalla pysäkin sijainnin. Kuvan kohteessa autoilijan voi olla vaikeaa tunnistaa ajoratamerkinän tehostavaa tai selkeyttävää tarkoitusta ja tulkita sitä yhtenevästi kaistalle pysäköineen bussinkuljettajan kanssa. Mitä ajoratamerkintä tarkoittaa bussia odottavalle matkustajalle?



Poikkeuksellinen jyrkkä tonttiliittymäratkaisu jatkuu jalkakäytävälle?

Jalkakäytävän asema, laatu ja laajuus osana katualuetta voi toteutua monin tavoin, mutta useimmissa poikkeusjärjestelyissä esteettömyyden toteuttaminen unohtuu ja jalankulkija 'maksaa laskun'. Sibeliuksenkadun asema katuverkossa ei tue läpiajoa, vaikka johtaa kirkkokentälle ja Pyhän Laurin kirkolle. Nummentien suunnalla katu päättyy korotettuun erittäin uraiseen epämääräisen malliseen Sibeliuksenkadun ylittävään suojatiehen, jota ei kuitenkaan ole merkitty töyssynä varoittamaan autoilijoita. Sibeliuksenkadun jalkakäytäviä ei voi pitää turvallisina tai esteettöminä.



Kuva 115 vasemmalla. Sibeliuksenkatu. Jalkakäytävä tonttiliittymän ehdoilla. Kulkuyhteys kattopysäköintialueelle aiheuttaa poikkeuksellista sivuttaiskaltevuutta ja haittaa jalankulkijalle.



Kuva 116 yllä. Sibeliuksenkatu. Ylämäkiliittymä katto-pysäköintialueelle. Lieneekö mäki alaspäin joskus liukas?



Kuva 117 oikealla. Sibeliuksenkatu. Aläpäkiliittymä kattopysäköintialueelta.





Kuva 118. Tylsä näkymä Koulukadulta Kauppakatua pitkin Suurlohjankadulle. Jalankulkijalle reittien jatkuvuuden arviointi on lähes mahdotonta. Tarjouman perusteella syntyvät toimintavaihtoehdot ovat vähäisiä, kun Kauppakadun vastakkaisen puolen rakennuksessa toimiva cafe Lauri on suljettuna. Yrityspysäköintitunnukset mahdollistavat pizza-autojen pysäköinnin liikkeen kohdalla jalkakäytävälle korotetuille pysäköintipaikoille.



Kuva 119. Avointa, vajaasti rakennettua tilaa Suurlohjankadun varressa. Alue kuuluu viereiseen vasemmanpuoleiseen liikekiinteistöön. Alueella on toiminut mm. kesämyymälä ja sitä on käytetty lumitilana. Poikittainen jalkakäytävän suuntainen suojatiejuovitus tonttiliittymän kohdalla on poikkeuksellinen jalkakäytävällä, mutta lie-nee aiheellinen varoittamaan sekä autoilijoita että jalankulkijoita tonttiliittymien kohdan risteävästä liikenteestä. Tonttiliittymien liikenne on kaksisuuntaista. Pyöräily jalkakäytävällä on tälläkin kohtaa kovin yleistä pyörätiestä-tuksen puutteesta huolimatta.

4.3 Jalkakäytävillä pyöräilystä ym.

Jalkakäytävillä pyöräily on tutkielman kohdealueella erittäin yleistä. Kadut ovat vilkasliikenteisiä ja jalkakäytävät ahtaita. Jalkakäytävien tasoon korotettu pysäköinti ahdistaa ajoradan reunassa pyöräilevien tilaa. Pyöräilyyn osoitetut jalankulun kanssa yhdistetyt tai erilliset pyörätiet voivat olla korttelin mittaisia ja vain toisella puolella katua. Kohdealueella ei ole yhtään yksisuuntaiseksi osoitettua pyörätietä, vaikka toisinaan merkki toisesta päästä puuttuukin. Pyörätien alku on usein merkitty liikennemerkillä, mutta pyörätien päättymistä ei erota, mikäli pyörätie jatke ylittää risteävän kadun, jonka jälkeen pyörätien jatke johtaa jalkakäytävälle. Epäjohdonmukaisuus on kiistatonta.



Kuvassa 120 pyöräilijöitä komennetaan lisäkilvellä ajoradalle. Liikennemerkki on Laurinkadun ja Postikadun risteyksestä Laurinkadun suunnassa. Pyörätie ei jatku Laurinkadun suuntaisesti, mutta jatkuu Postikadulla kuvan suunnassa vasemmalle. Postikadun yli on merkitty pyörätien jatke.

Pyöräilyhavaintoja tehtäessä on pienoinen yllätys ollut talvipyöräilyn suosion määrä. Havainnot puoltavat voimakkaasti keskustan pyöräilyolosuhteiden kehittämistä. Työmatka- ja asiointipyöräilyä voidaan pitää ympärivuotisena, kun pyöräillään jalkakäytävillä.

Kuva 120 vasemmalla. Laurinkadun ja Postikadun risteys. Suojatiemerkin lisäkilven taustaväri on asianmukaisesti sininen, mutta miksi lisäkilpi on asennettu poikittain suojatiemerkin nähden? Laurinkadun varressa ei pyörätie jatku. Suojatiemerkkiä ei ole tarkoitettu pyöräilijöille. Lisäkilven opastus on kyseenalainen. Postikadun ylittävää pyörätien jatketta pitkin voi jatkaa ja kääntyä Postikadun liikennemerkkin puoleisella yhdistetylle jalkakäytävälle ja pyörätielle.

Pyöräily korvaa hyvin lähiliikenteen puutteita vuorovälien pituudessa ja reitistön kattavuudessa. Kestävien liikennemuotojen kehittäminen edellyttää ympäristön fyysisen esteettömyyden kehittämistä sekä turvallisuuden ja viihtyisyyden parantamista. Pyöräilyyn suhtaudutaan vakavasti ja pyöräilykypärän käyttö on melko yleistä. Pyöräilijöiden toiminta jalkakäytävillä ja suojateilla vaihtelee erittäin aggressiivisesta jalankulkuun mukautuvaan.



Kuvat 121a ja 121b. Kauppakatu. Pyöräilyä jalkakäytävällä ja Koulukadun ylitys suojatietä pitkin. Pyöräilyä eivät aina koske mitkään liikennesäännöt?



Kuva 122. Kauppakatu. Pysäköintiä ja pyöräilyä jalkakäytävällä pikkutorin kohdalla.



Kuva 123. Kalevankatu. Pyöräilyä jalkakäytävällä. Oikealla Lohjantähti. Autojen pysäköintitapa on toteutettu jalkakäytävälle korotettuna.



Kuva 124. Kauppakatu. Pyöräilyä jalkakäytävällä Kauppatorin kohdalla pohjoisen suuntaan. Kauppatorin kohdalla jalkakäytävä on kapeahko jalkakäytävälle pysäköityjen autojen vuoksi. Pyöräilijä voi törmätä avautuvaan ajoneuvon oveen, koska jalkakäytävällä pyöräilijää ei osaa ovea avatessa varoa.

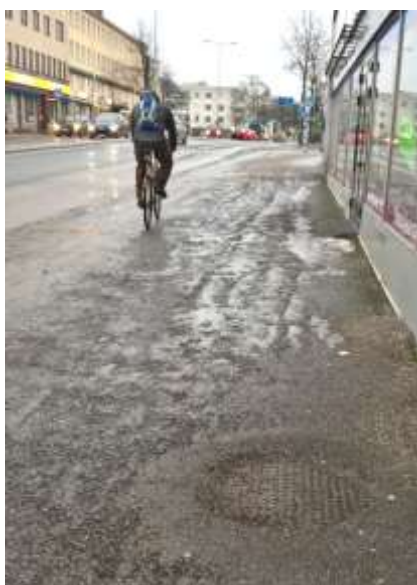


Kuva 125. Kauppakatu. Pyöräilyä jalkakäytävällä kauppatorin kohdalla kadun vastakkaisella puolella etelään. Jalkakäytävää rajoittavat ja kaventavat ajoradan reunan jalkakäytävän tasoon pysäköidyt ajoneuvot. Puut pysäköintiruutujen väliin on istutettu reunakiven viereen.



Kuvat 126a ja 126b vasemmalla. Kauppakatu. Pyöräilyä jalkakäytävällä bussipysäkin kohdalla pohjoisen suuntaan. Liikkeiden ovet avautuvat kadulle. Pysäkkialuetta lukuun ottamalla jalkakäytävällä on korotettua pysäköintitapaa noudattavia pysäköityjä autoja. Pysäkin kohdalla sijaitsevien liikkeiden lattiataso on jalkakäytävän pintaa alempana.

A-mainos ja seinän viereen pysäköity polkupyörä kaventavat jalkakäytävää pysäkin kohdalla.



Kuva 127 vasemmalla. Suurlohjankatu. Kaupungin vilkkaimmin liikennöidylle ajoradalle ei omaa henkeään arvostavalle pyöräilijälle ole juuri sijaa. Vaihtoehtoisia pyöräreittejä ei ole. Ajoradalla on pyöräilijöille haastavia hidasteita, joiden vaikutuksia pyöräilijöiden turvallisuuteen voi pitää vähintään kyseenalaisina. Jalkakäytävää ei kuitenkaan tässä tapauksessa ole liikennemerkkein osoitettu jaettavaksi pyöräilijöiden kanssa.

Suurlohjankadun huipputuntiliikenne on n. 1900 ajoneuvoa. Ajoradan poikkileikkauksen ylittää tällöin n. 30 ajoneuvoa minuutissa. Kun otetaan huomioon, että tällöinkin jokunen jalankulkija uskaltanut ylittää kadun ja häiritsemään ajoneuvoliikennettä, on kadun välityskyky suuri. Kääntöpuolena asialle on se, etteivät aikaohjatuissa liikennevaloissa hitaammat jalankulkijat ehdi ylittää kaksiajorataista nelikaistaista katua yksillä vihreillä. Juokse-

matta ei myöskään nopeampi selviä, jos hiukan myöhästyy lähdössä. Varoajat vaikuttavat liian lyhyiltä. Jalankulkijoiden turvallisuus ja viihtyisyys saavat ajoneuvoliikenteen välityskykyvaatimukselta korvilleen.

Lohja-Muurla välinen osuus uudesta moottoritiestä välillä Turku-Helsinki otettiin käyttöön joitakin vuosia sitten. Moottoritien eritasoliittymät mahdollistaisivat sujuvan kaupunkiin saapumisen ja poistumisen kahdesta vastakkaisesta suunnasta. Liikenteen ohjaaminen kahden poistumisreittein kautta mahdollistaisi kaupungin läpiajoliikenteen rajoittamista niin haluttaessa. Matkat pitenisivät Helsingin suunnasta tai suuntaan hieman käytettäessä keskustan lännestä kiertävää reittiä, mutta keskustaliikenteen läpiajoa rajoittamalla olisi mahdollista tuntuvasti kehittää kaupunkikuvaa, parantaa kaupungin viihtyisyyttä sekä jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä.

Suurlohjankadun vastapainona vahvistetussa voimassa olevassa asemakaavassa osa Laurinkatua on kaavoitettu kävelykaduksi kohta jo 50 vuotta sitten v. 1968. Ensimmäinen kävelykatukokeilu toteutettiin yhteensä n. 100 metrin mittaisena elokuussa 2017 kuvan 128 kohdalta molempiin suuntiin. Kävelykatukokeiluhavaintoja on esitetty kappaleessa 4.3.

Lohjan kaupungin maankäytön rakennemalli kuvaa maankäytön tavoitetilaa ja kehitystä Lohjalla vuosina 2013 - 2037. Lohjan kasvustrategian vision mukaan Lohja on kaupunki ja maaseutu yhdessä ja sujuvan arjen kaupunki pääkaupungin lähellä. Maaseutuko vaatii läpiajoa ja kaupunki jotain ihan muuta? Urbaania elämää on vaikea tunnistaa toteutuvaksi tavoitetilassa vai tuleeko maaseutu kaupunkiin?



4.4

Liikenteenohjauksesta, opasteista ja viitoituksista



Kuva 129. Kielto- ja rajoitusmerkki Kauppakadun varressa. Teippaamalla korjattu, modifioitu liikennemerkki, jonka informaatiosisältö vaihtelee pimeässä katselukulmasta riippuen.

Kun olemassa olevaa liikennemerkkiä modifioidaan, ei välttämättä synny uutta merkkiä, vaan hybridi, jota voidaan oikeassa valaistuksessa tulkita asettajan tarkoittamalla tavalla, mutta joka toisessa tilanteessa paluuheijastavuutensa poikkeamien takia onkin tulkittavissa toisin. Kielto- ja rajoitusmerkkien osalta välttävissä tai hyvässä kunnossa olevia liikennemerkkejä ei tulisi kierrättää uuteen paikkaan kulunein ominaisuuksin eikä aiheuttaa modifioinnilla turhaa epäselvyyttä ja -varmuutta ajoneuvojen kuljettajille. Merkkien noudattamatta jättämisestä mahdollisesti seuraava sanktio voi osua väärään kohteeseen. Mutta toisaalta, koska pysähtymiskieltomerkin noudattamista ei tutkielman aikana tehtyjen havaintojen perusteella valvota linja-autoaseman bussikaistallakaan, ei ole oletettavaa, että Kauppakadulla linja-autoasemaa vastapäätä sijaitsevaan liikennemerkkiin tulisi suhtautua yhtään vakavammin?

Kuvassa 129 esitettyä liikennemerkin modifiointitapaa on käytetty Lohjalla useissa kohteissa muutettaessa pysäköintikieltomerkkiä no 372 pysähtymiskielloksi no 371. Liikennemerkkien värit on määritelty,

eikä tulkintaa tai tunnistamista haittaavaa eroa paluuheijastavuudessa tulisi samaa tarkoittavan värin osalta yksittäisessä liikennemerkillä olla. Olisi kiinnostavaa tietää, miksi kyseiseen ratkaisuun on päädytty? Kunnan tehtävänä ei ole säästää, vaan vastata toimintansa lainmukaisuudesta ja lakien noudattamisesta. Uuden liikennemerkin hinta lasketaan kymmenissä euroissa. Kuinka suuri on aikaansaatu säästö? Voiko valitulla menettelyllä olla joku muu peruste. Merkin vaihtoon liittyvä työmäärä ei muutu.

Paitsi modifiointi myös merkkien, opasteiden ja viittojen kunto vaikuttavat luettavuuteen. Liikenteenohjauslaitteiden ylläpito saattaisi edellyttää silloin tällöin pesua niiden elinkaaren ylläpitämiseksi. Toisaalta lienee vaikea sanoa, koska liikennemerkin pesulle olisi oikea aika, tulisiko pesu ja kunnan arviointi tehdä säännöllisin välein vai tulisi merkit vain uusia, vasta kun luettavuus on tuntuvasti heikentynyt tai merkin kunto on huono. Olennaista on kuitenkin liikenteenohjauslaitteiden kunnan ja siisteyden perusteella syntyvä osa liikenneympäristön synnyttämän tarjouman perusteella muodostuvista turvallisista ja ennakoitavista toimintavaihtoehtoista, joista alueen houkuttelevuus ja viihtyisyys osaltaan muodostuvat.



Kuva 130 vasemmalla. Tienviitat Helsinkiin, Hyvinkäälle ja Hankoon. Lähikohdeviitta valkoisella pohjalla sekä ylimpänä katunimikyltti Suurlohjankadun ja Nummentien risteyksessä. Lamellien ulkoasu ja siisteys vaihtelevat. Viitat osin kasvillisuuden peitossa.



Kuva 131. Liikennemerkkien havaittavuus istutusten ja kasvillisuuden seassa voi talvisin olla lähes hyvä.



Kuva 132 vasemmalla. Linja-autoasema. Erikokoiset liikennemerkkit asennettu päällekkäin siten, että kolmiomerkin muoto voi hämärtyä. Liikennevalon luoma kontrasti heikentää liikennemerkkien havaittavuutta ajoittain. Ahdas asennus.



Kauppakadun varressa torin puolella sijaitsevaan valaisintolppaan on asennettu kaksikielisiä kohdeviittoja verrattain korkealle (kuva 133). Viittojen tekstiä on hankala lukea jalkakäytävän puolelta tolpan juuresta. Toripäivinä opasteet jäävät toisinaan torikauppiaiden ajoneuvojen taakse piiloon torin suunnasta katsottaessa. Tolpassa on lisäksi sähkökeskus ja roskastia torikauppiaita palvelemissa. Kadun vastakkaiselta puolelta opasteet jäävät kesäaikaan puun lehvästön taakse.

Liikenneministeriön päätöksessä liikenteen ohjauslaitteista, 203/1982 säädetään liikennemerkkien sijoittamisesta ja ominaisuuksista.

Liitteessä 3 on ote Tiehallinnon julkaisusta v. 2009, Liikennemerkkien kuntoluokitus: KUNTOLUOKITUKSEN PERUSTEET sekä taulukko: Liikennemerkkien kuntoluokitus.

Kuva 133 vasemmalla. Kauppakatu Kauppatorin kohdalla. Korkealle asennettu kaksikielinen viitoitus. Sinipohjainen ohjauskilpi lippuautomaatille on yksikielinen.



Kuva 134. Karstuntie. Väliaikainen vanha liikennemerkki on vaurioitunut ja teksti kulunut. Yksikielinen heikkokuntoinen lisäkilpi. Merkin luettavuus tuhrisuuden ja pienehkön fontin takia on heikko hyvässäkin valaistuksessa. Merkki aiheuttanee enemmän haittaa kuin tuo lisäarvoa heikon kuntosensa takia.

4.5 Keskustan raskaasta läpikulkuliikenteestä

Keskustan läpi Suurlohjankatua pitkin jyrää jatkuva säiliö- ja tukkirekkaaliikenne. Raskaat ajoneuvot kuormittavat katuja ja aiheuttavat runsaasti päästöjä. Meluhaittana erottuvat erityisesti päällysten pintaa alempana olevien kaivon kansien aiheuttama dynaamisten pystykiihtyvyyksien synnyttämä ajoneuvoista aiheutuva rakenteellinen melu. Tärinästä syntyvä melu on impulssimaista ja yllättävää, yhtäkkistä, jopa pelottavaa. Raskaiden ajoneuvojen aiheuttama moottori- ja rengasmelu on muuten tasaiseksi koettavaa hälyä, vaikka suurimmissa ajoneuvoyhdistelmissä on kahdeksan tai yhdeksän akselia.

Ajoneuvoyhdistelmissä raskaiden varsinkin 9-akselisten yhdistelmien määrä Lohjan keskustassa on tehtyjen havaintojen perusteella kasvanut nopeasti vuoden 2013 lakimuutoksen jälkeen. Lakimuutoksella korotettiin raskaiden ajoneuvoyhdistelmien massa- ja mittarajoja. Koska 9-akselisille yhdistelmille sallitaan tietyin edellytyksin jopa 76 tonnin kokonaismassa, niiden soveltuvuus kaupunkiliikenteeseen ei ole itsestäänselvyys ottaen lisäksi huomioon ajoneuvoyhdistelmien enimmillään yli 24 metrin pituus.



Kuvat 135a. Karstuntie. Raskaan liikenteen osuus kaupungin koulutien kohdalla on häkellyttävän suuri.



Kuvat 135b. Karstuntie. Jonoutunutta liikennettä Karstuntiellä kaupungintalon kohdalla. Liikenneympyrä ei vedä, kun seuraava valoristeys on liian lähellä.



Kuvat 135c. Karstuntie. Raskaan liikenteen osuus kaupungin keskustan läpi on suuri.



Kuvat 136a. Suurlohjankatu. Raskas liikenne kulkee kaupungin läpi molempiin suuntiin.



Kuvat 136b. Suurlohjankatu. Rekkojen päästöjen merkitys korostuu kiihdytyksissä.

Kaupunkikeskustojen viihtyisyyteen, houkuttelevuuteen, koettuun ja toteutuneeseen turvallisuuteen vaikuttavat monet seikat, joista raskaan ajoneuvoliikenteen merkityksen osuutta eri osa-alueiden alentavana tekijänä ei ole epäilystäkään. Raskasta läpikulkuliikennettä kaupungin kaduilla suosivat valo-ohjaus ja risteysjärjestelyt heikentävät läpikulkuväylien poikittaisia liikkumismahdollisuuksia liikennemuodosta riippumatta. Ajoneuvoyhdistelmien pituus ja yli 2,5 metrin leveys edellyttävät sujuvia ja esteettömiä etenemismahdollisuuksia, joka käytännössä tarkoittaa kadun ajokaistojen kahdentamista ja välikaistaa. Jalankulkijan kannalta kadun ylitykseen varoikoineen tarvittaisiin nykyistä enemmän aikaa ja poikittaiselle liikenteelle enemmän ylitysmahdollisuuksia. Yhtälö aiheuttaa paitsi katutilan riittävyyss- ja liikenneturvallisuushaasteita myös viihtyisyyden heikkenemistä erilaisten päästöjen ja pölyn takia. Läpikulkuliikenteen aiheuttamilta estevaikutuksilta ei keskustassa voi välttyä läpikulkuliikennettä rajoittamatta.

4.6 Jakelu- ja huoltoliikenteen ongelmista

Jakelu- ja huoltoliikenne aiheuttavat jalankululle ja pyöräilylle haittaa monin paikoin. Kuvassa 137 jäteauton jalankulkijoille jättämä tila on niukka ja ajoradan suuntaan olisi mahdollista siirtyä harvaa ajoneuvoliikennettä kohtuuttomasti häiritsemättä. Kuvan tilanteessa kohtuuton tilanne syntyy jalankulkijoille. Ongelmat ovat todennäköisesti tuttuja myös kivi-jalkayrittäjälle. Ongelmat ovat kuitenkin kaksisuuntaisia. Kiinteistöt tarvitsevat ja jopa edellyttävät toimivaa huoltoliikennettä. Kivijalkaliikkeitä tarvitsevat paitsi huoltoliikennettä myös säännöllisesti ja luotettavasti toimivaa jakeliikennettä. Maaseudulla liikuttaessa ollaan totuttu pysäköimään sisäänkäynnin. Jos pysäköintitilaa ei ole, autoilevien asiakkaiden ratkaisu ongelmaan voi toteutua jossain aivan muualla.



Koulukadulla on kuvan 137 kohdalla pysähtymiskielto, joka haittaa kiinteistön jätehuoltoa ja estää mm. saattoliikenteen elokuvateatteriin, joka sijaitsee kadun varressa kuvassa etualalla erottuvan asuinrakennuksen jälkeen. Jäteauto ei mahdu kiinteistön porttikäytävään. Jätehuollon ja jakelun ongelmat toistuvat vastaavanlaisina useissa kohteissa. Koulukadulla ongelmaan voisi olla ratkaisuna sallia aikarajoitettu kadunvarsipysäköinti tiettyinä viikonpäivinä tiettyyn aikaan. Ehdottomilla kielloilla on helppo saada aikaan konflikteja.

Kuva 137 vasemmalla. Koulukatu. Jäteauto puoliksi ajoradalla ja puoliksi jalkakäytävällä. Jalankulkumahdollisuuksia rajoittavat kivijalkaliikkeen A-mainokset ja liikkeen avoin ovi. Jäteauto ei mahdu kiinteistön ahtaasta porttikäytävästä eikä jalkakäytävän leveys mahdollista laillista pysähtymistä jalkakäytävälle.



Kuva 138. Ilmari Sippolankatu. Huoltoliikenteen toimintamahdollisuudet ovat rajallisia, kun piha on ahdas ja parvekkeet rajoittavat ajoneuvon korkeutta. Toisinaan pihalla ja kadun varressakin on pysäköityjä autoja. Katupäällysteenä käytetty kiveys vaikuttaisi olevan ladottu pysäköintiruutuja vastaavalla mitoituksella ja mallilla. Kuinka pysäköintiruutua etsivä autoilija tulkitsee kuvassa avautuvan tarjouman?

'Pysäköintiruudut' erottuvat myös kuvassa 175 sivulla 139.



Kuva 139. Torikatu. Ravintolan huoltoliikenne ei mahdu pidemmälle kapealle pihalle, koska rakennuksen toisen kerroksen parveke estää kulkemisen. Jalkakäytäväyhteys on väliaikaisesti poikki. Puutteelliset yhteydet stressaavat kuljettajia.



Kuva 140. Anttilankatu. Huolto- ja kuljetusreitti ravintolaan on haastava. Jakeluliikenteen kuljettajat yrittävät minimoida aiheuttamansa heistä johtumattomat häiriöt. Kun kuljetukset on ulkoistettu, joutuu kuljettaja paitsi lastaamaan autonsa myös purkamaan kuormansa riippumatta siitä, kuinka hankalia tai raskaita kuljetettavat ja siirrettävät tuotteet ovat ja kuinka pitkiä siirtomatkat ovat.



Kuva 141. Suurlohjankatu. Kuorma-auto mahtuu jalkakäytävälle, mutta joutuu korkeutensa takia jättämään koh-
tuullisesti, jopa riittävästi tilaa jalankulkijoille ohitukseen. Ongelmallista on pysäköinti välittömästi suojatien
eteen. Tila on hyvin rajallinen pysäkin ja risteyksen välissä.

4.7 Pysäköinnistä ja pysäköintitavoista

Kadunvarsipysäköinnin toteuttamisessa on tutkielman yhteydessä tehtyjen havaintojen pe-
rusteella useita tapoja. Karkea jako muodostuu pysäköinnistä ajoradalla tai korotettuna. Vä-
limuotona voidaan pitää pysäköintiä puoliksi jalkakäytävällä ja puoliksi ajoradalla, jota ei
havaintojen kohdealueella ole liikennemerkein edellytetty. Ajoratapysäköinti voi olla ajora-
dan suuntaista tai poikittaista vinopysäköintiä. Ajoratapysäköinti voi tapahtua ajokaistan
reunassa tai ajokaistasta erotettuna, jolloin liikenne ei samalla tavalla häiriinny kuin pysä-
köitäessä ajoradan reunaan, jolloin ajorata kapenee. Vinopysäköintiä ei tulisi käyttää vilkas-
liikenteisillä kaduilla lainkaan ja muutenkin vain erittäin harkituin perustein. Vinopysäköin-
tiin ajetaan suoraan eteenpäin ja ruudusta poistutaan peruuttaen toisinaan täysin sokkona, jos
viereinen auto peittää näkyvyyden. Huolimaton pysäköintitapa saattaa estää naapuriauton
oven avaamisen. Pysäköintitapa soveltuu huonosti kaupunkien keskusta-alueille.

Kun pysäköinti tapahtuu korotettuna tulisi ajoradan reunakiven olla upotettu tai riittävän
matala. Korotettu pysäköinti tulee osoittaa jalkakäytävästä rakenteellisesti erotettuna, ajora-
dan jatkeena. Korotetusta pysäköintitavasta on tässä tutkielmassa käsitelty joitakin tapoja,
mutta esteettömyyden ja yleisen turvallisuuden kannalta oleellista on, että katualueella py-
säköinti tapahtuu ajorata-alueella eikä ainakaan jalkakäytävällä.

Liitteessä 6 on selvyyden vuoksi ote tieliikennelaista, TLL 267/1981: 27§ Pysäyttämistä ja
pysäköimistä koskevat kiellot, 28§ Erityiset pysäköintikiellot sekä ote tieliikenneasetuk-
sesta, TLA 182/1982: 19§: Merkki 521, pysäköintipaikka. Vaikuttaisi siltä, että tutkielman

kohdealueella tieliikenneasetuksen pykälää 19 kirjaimellisesti noudattamalla voisi tulkita oikeutetuksi sivuuttaa tieliikennelain pysähtymistä ja pysäköintiä koskevat rajoittavat säädökset.



Kuva 142. Laurinkatu. Vinopysäköinti vilkasliikenteisen kadun varressa on vaarallista ja aiheuttaa usein vaaratilanteita ruudusta kadulle pakitettaessa. Oman lisänsä ruudusta poistumiseen tuovat autoilijat, jotka jatkavat ruudusta jalkakäytävän suunnassa ylämäkeen pitkin jalkakäytävää ja poistuvat seuraavasta tonttiliittymästä jatkaakseen alamäen suuntaan.

Taksille ei ole ollut sopivaa pysäköintipaikkaa, joten se on tuonut asiakkaan pankin oven eteen jalkakäytävälle. Kyseessä on todennäköisesti toimintaesteinen asiakas. Vinoparkissa on harvoin mahdollista avata ovi täysin auki, jotta kulku autoon tai nousu autosta olisi toimintaesteiselle mahdollista.

Taksien palveluhenkisyys on asiakaslähtöistä. Liikennesuunnittelun ratkaisut eivät tue saatoliikenteen tarpeita. Haastatteleman taksinkuljettajat tunnistavat ongelmat hyvin, mutta ovat kyvyttömiä ongelmien ratkaisujen edellyttämien haasteiden edessä. Kadunpidolta ja liikennesuunnittelulta vaikuttaisi puuttuvan joko rahaa, ymmärrystä tai molempia.



Kuva 143 vasemmalla. Laurinkatu. Kun pysäköintiruudut ovat varattuja, käytetään pysäköintiin jalkakäytävää. Joskus on päästävä lähemmäksi!



Kuva 144 vasemmalla. Laurinkatu. Pysäköinti kahteen ruutuun. Invapysäköintiruutu auton perän takana oikealla. Auton kohdalla ajoneuvon takana on P-merkki yksikielisin lisäkilpien. Korotettu pysäköintitapa toteutuu 3/4 ja ruutupysäköinti 50/50.

Pysäköinnin innovatiivisuus toteutuu monin tavoin. Kuvien 144 ja 145 pysäköintitavoilla ei ole merkittävää esteettömyyttä haittaavaa vaikutusta, mutta kertovat autoilijoiden asenteesta ja ilmeisesti kaupungin pysäköintikulttuurista.

Kuva 145 oikealla. Kauppakatu. Pysäköinti puoliksi ruutuun. Bussipysäkki auton perän takana. Auton kohdalla ajoneuvon takana on P-merkki yksikielisin lisäkilpineen. Korotettu pysäköintitapa toteutuu 3/4 ja ruutupysäköinti 1/4.





Kuva 146. Tehtaankatu. Pysäköinti suojatien eteen alle 5m. Jalkakäytävän levennys ei lievennä tieliikennelain tarkoitusta jalankulkijalle turvaa tuovasta vaatimuksesta. Kuvan mukainen pysäköintitapa alle viiden metrin etäisyydelle suojatien reunasta edellyttää kaikilta pysäköidyn auton ohittavilta ajoneuvoilta pysähtymistä suojatien eteen. Kun liikennemerkkien määrää lisätään, ei tolpan korkeus aina riitä ja merkki jää liian alas pään korkeudelle, suojatiemerkki ym. kuvan vasemmassa reunassa.



Kuva 147. Tehtaankatu. Pysäköinti suojatien eteen. Ajoneuvo peittää takaa tulevien näkyvyyttä ja vaarantaa merkittävästi jalankulkijoiden liikenneturvallisuutta. Kadun varressa ei ole maalattuja pysäköintiruutuja ohjaamassa autoilijoita. Uskomattoman usein suojatien eteen pysäköityjen autojen tuulilasissa on erottunut työajoon perustuvaan pysäköintiin oikeuttava värillinen pysäköintitunnus.



Kuva 148 vasemmalla. Laurinkatu. Reunakiven päälle korotettu pysäköintiruutu on merkitty suojatien eteen. Korotettu pysäköintitapa varmistaa, ettei ajoradalla liikkuva autoilija välttämättä näe suojatielle pyrkivää jalankulkijaa riittävän ajoissa tai muutenkaan ymmärrä pysähtyä suojatien eteen pysäköidyn ajoneuvon rinnalle. Jalankulkijan turvallisuuden kannalta ratkaisu on paitsi huono, myös tieliikennelain vastainen, TLL 27§ 2mom 1).



Kuva 149. Suurlohjankatu. Jos ei osu heti ruutuun, niin onko sillä niin väliä? Suurpiirteisyyttä ei kaupunkisuunnittelussa pysäköintipaikkoja suunniteltaessa tai sijoitettaessa arvosteta. Pieniä ruutuja pienille autoille? Jalkakäytäväalueissa riittää jaettavaa pysäköinnillekin? Välinpitämättömyys voi aiheuttaa esteettömyysongelman.



Kuva 150. Kun pysäköintiruutu ei riitä, on helppo ylittää jalkakäytävälle maalattu merkintä ja pysäköidä jalkakäytävälle. Monelle autoilijalle pysäköintiruutujen käytettävyydessä ei ole kyse on/off-ajattelusta, vaan mallina on: autot ensin! Aina pitää olla mahdollisuus soveltaa! Kaksikielisyys ei ole itsestäänselvyys liikennemerkkien lisäkilvissä ja toteutuukin vain harvoin.



Kuvat 151a vasemmalla ja 151b yllä. Vihdinkatu. Kun pihalle ei oikeasti mahdu, ei kannata ainakaan vaihtaa pienempään autoon. Onko kuvien kohteessa kyse virheellisestä pysäköinnistä jalkakäytävälle, kun renkaat ovat tontin puolella?



Kuva 152 vasemmalla. Laurinkatu. Pysäköinti invapysäköintiruutuun. Nopeasti hoidettu asia. ”Pikainen kuljetus vaan”. Remontissa olevan kaupungin omistaman rakennuksen pihan puolelta on remonttityömaan toimesta katkaistu vaihtoehtoinen kulkuyhteys. Laurinkadun puolelta on työmaajärjestelyillä ja -telineillä tukittu jalkakäytävää.



Kuvat 153a yllä ja 153b oikealla. Laurinkatu. Pysäköinti pysäköintiruutuun onkin toteutunut pysäköintinä kahteen ruutuun, joista toinen on tarkoitettu invalidipysäköintiin sekä lisäksi osaksi ajoradalle. Ammattiautoilijalta liikennesääntöjen vähättely on välinpitämättömyyttä. Kunnallisen pysäköinninvalvonnan kannalta lienee ongelmallista, että kyseessä on kaupungin omistamaan rakennukseen toimitettavista tarvikkeista. Toisaalta virheellinen pysäköintitapa, joka johtunee osaksi tulkinnasta, että invapysäköintipaikkoja ei ole liikennemerkeillä osoitettu korotetuiksi ja toisaalta se, ettei auto kuitenkaan olisi mahtunut ruutuun varsinkaan perälaustosturi laskettuna alas, lienee ollut kuljettajan tulkinnan mukaan riittävän hyväksyttävää perusteluina pysäköintitavan valinnalle.



Kuva 154 vasemmalla. Torikatu. Kun jalkakäytävällä on tilaa, voi sinne läjittää lunta sulamaan. Vaihtoehtoisesti jalkakäytävää voi hyödyntää laajentamaan rakennuksen reunan vinopysäköintialuetta. Seinän viereen maalatut pysäköintiä ohjaavat merkinnät ovat johtaneet virheelliseen tulkintaan reunimmaisen viivan väärälle puolelle. Etualalla vasemmalla ajoneuvo on pysäköity liikennemerkkien osoittamalla tavalla jalkakäytävälle. Pysäköinnistä rahastetaan, mutta jalankulkijat kiertävät esteitä korvauksetta.



Kuva 155. Mopojen pysäköinti on sallittu jalkakäytävällä. Estääkö kioskki pysäköintiruutujen osien käytön? Ovatko pysäköintiruudut muuttuneet jäätelökioskin asentamisen myötä tilapäisesti osaksi ajorataa, jalkakäytävää tai torialuetta? Mikä on pysäköintiruutujen tosiasiallinen käyttötarkoitus. Sovelletaanko mopojen pysäköintisääntöjä mopoautoihin? Pysäköintiruutujen vuokraus maksullisena pysäköintinä on sallittua. Miten rekisteröimättömän jäätelökioskin toistaiseksi pysäköintiä olisi tulkittava? Pysäköintiruutujen varausmahdollisuus esim. yrityspysäköintitunnuksilla on käytössä. Tehtyjen havaintojen perusteella yksittäisillä ajoneuvoilla vaikuttaisi olevan päivittäinen suhde tiettyihin pysäköintiruutuihin. Mikään ei estä hankitun tunnuksen avulla jättämään autoa seisomaan lomamatkan ajaksi kadunvarren maksulliselle paikalle! Pysäköinnin valvonnan ohjauksen tulisi vastata tosiasiallista tilannetta ja huolehtia lain tasapuolisesta ja yhdenvertaisesta noudattamisesta.



Kuva 156 vasemmalla. Laurinkatu. Esteettömyyden kannalta kuvan oikeassa alareunassa näkyvän polkupyörän pysäköintitavan aiheuttama haitta on suurempi kuin vastakarvaan pysäköidyn auton. Kuvan kohteessa jakeluliikenteen kannalta vastakarvaan pysäköinti helpottaa tavarankurkua ja toimittamista kivijalkaliikkeitä.



Kuvat 157a yllä ja 157b yllä oikealla. Kauppakatu. Epäjohdonmukainen yhdistelmä pysäköinnin ohjaukseen: ei maalattua tai muuten merkittyä pysäköintiruutua tai vaikutusalueen laajuutta lisäkilvessä eikä myöskään korotettua pysäköintitapaa jalkakäytävälle. Yksikielinen lisäkilpi: sallittu takseille. Onko yksipuolinen pyöräteline asennettu haistamaan pysäköintiä ja jalkakäytävän puhtaanapitoa vai esteeksi jalankulkijoille ja tarpeeseen nähden jopa väärälle puolelle katua? Jalkakäytävän käyttötarkoitus lieenee hämärtynyt liikennesuunnittelijalle? Eikö Lohjalla ole ruotsinkielisiä taksinkuljettajia tai liikennesuunnittelijoita? Pyöräteline sijaitsee Kauppatorin kohdalla kadun vastakkaisella puolella jalkakäytävällä poikittain ravintolan edustalla. Olisiko oikea paikka lähellä jäätelökioskia? Telineen ympäristön talvihoito ja kunnossapito vaativat erityistoimenpiteitä. Miten on ymmärrettävä jalkakäytävän esteettömyys, kun lähdetään kotiin viereisestä 'kuppilasta'? Onko kuvien pyöräteline turvallinen ja vaaraton ympäristössään?



Kuva 158. Kauppatori. Mopojen pysäköinti on sallittua jalkakäytävälle. Pyörätelineihin mopot eivät kuulu ja niissä on vakiovarusteena seisontatuet. Mopoille pitäisi osoittaa omat pysäköintimahdollisuudet ja kieltää niiltä samalla pyörätelineiden käyttö.

4.8 Väliaikaisia liikennejärjestelyjä

Väliaikaisilla liikennejärjestelyillä tarkoitetaan tässä tutkimuksessa lyhytaikaisiksi tarkoitettuja etukäteen tiedossa olevia normaalista poikkeavia liikennejärjestelyjä. Liikennejärjestelyt voivat johtua kadulla tehtävistä töistä tai rakennuskortteleissa tehtävien toimenpiteiden ulottumisesta katualueelle, ensikädessä jalkakäytävälle. Väliaikaiset järjestelyt tulisi toteuttaa pysyville järjestelyille edellytettävillä vaatimuksilla, mikäli väliaikaisuuden keston voi olettaa tai epäillä ylittävän muutaman päivän. Väliaikaisuuden kesto ja tarvittavia järjeste-

lyjä arvioitaessa tulisi ottaa huomioon väliaikaisten ratkaisujen vaikutukset turvalliselle esteettömälle liikkumiselle, viihtyisyydelle ja näiden ylläpidolle. Väliaikaisuus on aina ohimenevää ja määräaikaista, jos sen kesto on etukäteen määritetty.

Maankäyttö- ja rakennuslakiin tai tieliikennelakiin ei ole kirjattu jalkakäytävillä rakenteellisesti sallittuja tilapäis- tai väliaikaisratkaisuja ylläpidettävän esteettömyyden suhteen. Kaupunkikeskustojen jalkakäytävillä, kevyen liikenteen väylillä, tehtävien toimien yhteydessä olisi siis varmistuttava tai toteutettava ratkaisut, joilla jalankulun esteettömyyttä tai turvallisuutta ei heikennetä. Haittoja on usein mahdollista torjua kiertotieratkaisuin. Tällöin joudutaan usein siirtämään jalankulkua ajoradalle, jolloin tarvittavat opastus-, ohjaus-, kaide-, luiska- ja muut tarvittavat ratkaisut tulisi ottaa huomioon, suunnitella ja toteuttaa etukäteen ennen töihin ryhtymistä tai luvan myöntämistä. Järjestelyiden tulisi olla valmiit viimeistään, kun töihin ryhdytään. Yhtä tärkeää kuin ennakkosuunnittelu on toteutuksen valvonta ja poikkeamien sanktiointi. Tutkielman yhteydessä tehtyjen työmaahaastattelujen perusteella urakoitsijoiden vastuuntunto ja osaaminen ylittävät tilaajien kyvyt.



Kuva 159. Tilapäinen liikennejärjestely. Autoilijan on pysähdyttävä ennen suojatietä suojatien eteen asennetun liikenteenohjauslaitteen vuoksi. Asiallinen liikenteenohjauksen tilapäisjärjestely.

Jos tilapäisiä korvaavia jalankulkureittejä ei toteuteta, voisi työn kesto harvaliikenteisillä alueilla olla joitakin tunteja, enintään päiviä opastuksesta, kiertotiemahdollisuudesta ja sen pituudesta riippuen. Keskustoissa tulee mahdollisimman lyhyistä kiertotiejärjestelyistä ja jalankulkureittien yhtenäisyydestä varmistua aina. Työmaalle laadittavan liikenteenohjaussuunnitelman perusteella on helppo ennakoida tarvittavia toimenpiteitä. Kaupunkien keskusta-alueilla jalankulun pitkiä kiertotieratkaisuja tulisi välttää ja järjestää tarvittavat korvaavat uudet yhteydet. Keskusta-alueita määrittelevänä nyrkkisääntönä voisi pitää katuja, joiden varsilla on jalkakäytävä molemmiin puolin.

Satunnaisten, odottamattomien vaurioiden tmv. korjaaminen voi vaatia tilapäisiä ratkaisuja, jotka poikkeavat ennalta suunnitelluista väliaikaisiksi tarkoitetuista järjestelyistä. Akuutit vesijohtovauriot, sadevesien aiheuttamat syöpymät tai muut ennalta arvaamattomat vahingot

tai onnettomuudet lienevät yleisimpiä syitä tilapäisjärjestelyjen käyttöön. Tilapäisjärjestelyiden voidaan katsoa muuttuvan väliaikaisiksi, mikäli korjaustoimenpiteiden arvioidaan kestävän pidempään kuin päivän tai korkeintaan kaksi.



Kuva 160. Karstuntie. Jalankulun tilapäinen nosturiauton kiertävä kiertotiejärjestely ajoradalle Monkolan naapurissa, liikenteenohjaus liikennemerkillä, sulkupuomilla, sulkupylväillä ja sulkunauhalla.



Kuva 161. Jouluvalojen asennusta Laurinkadulla. Henkilönostinauto tukkii ajoradan ja huoltoauto jalkakäytävän. Toteutuukohan työturvallisuus ilman kypäriä?



Kuva 162. Kauppakatu. Pitkään jatkuneen rakennustyömaan tilapäinen työmaajärjestely. Jalankulkijat ohjataan kohteen ohi jalkakäytävällä sijaitsevien pysäköintiruutujen kautta. Käytössä lippusiima, sulkupylväät ja sulkupuomi. Olisiko pysäköintimerkit pitänyt huputtaa työn ajaksi piiloon? Onneksi pysäköintiruudut sijaitsevat jalkakäytävällä.



Kuva 163. Karstuntie. Kiertoliittymätyömaan epäohdonmukaista liikenteenohjausta Karstuntien ja Paikkarinkadun liittymässä. Katurakennustyömaan väliaikainen työmaajärjestely. Onko kuvasuunnassa vasemmalle käänntyminen kielletty? Ylittääkö Karstuntien suojatie vai suojatie ja pyörätien jatke?



Kuva 164 vasemmalla. Tehtaankatu. Kapeahko, mutkitteleva päällysteeltään vaurioitunut jalkakäytävä on erotettu istutuskaistalla ajoradasta. Tilanne ennen kattoremontin alkua.



Kuva 165 yllä oikealla. Tehtaankatu. Kaupungin omistaman kiinteistön kattoremontin vuoksi jalankulkuyhteys on katkaistu ja ohjattu viherkaistan yli ajoradalle. Jalankulkuopasteet on asetettu aidan ajoradalle asetetulle osalle. Jalankulkijoille ei ole osoitettu kadun ylitystä tai suojarakenteita kadun varteen. Ohjaus puuttuu kokonaan vastakkaisesta suunnasta. Tehtaankadulle oli kävelykatukokeilun ajaksi ohjattu Laurinkadun liikennettä.

Kts myös LIITE 5 Tehtaankadun ja Laurinkadun myöhemmistä työnaikaisista liikenne- ja pysäköintijärjestelyistä.

Väliaikaisten liikennejärjestelyjen osalta olisi oleellista tunnistaa järjestelyn tosiasialliset vaikutukset. Kuvan 165 kulmakiinteistökohteessa jalankulkua haittaavat työt aloitettiin Laurinkadun puolelta asentamalla koko rakennuksen korkeudelle ulottuneet rakennustelineet jalkakäytävälle osittain kadun julkisivun sisäänkäyntien osalta suojattuina. Laurinkadun suuntaista jalankulkua haittasivat pitkään telinerakenteet, työmaaliikenne, epäselvät järjestelyt ja ahtaus. Tehtaankadun varsi on ollut käytössä pysäköinti ja varastotilana estäen huonosti, voisi jopa sanoa kyseenalaisesti, opastettuna jalankulun osalta. Työmaajärjestelyjen väliaikaisuuden keston ja yhteensovittamisen ongelmien myötä lisääntyneitä totaalisia estevaikutuksia työmaan osalta on kuvattu liitteessä 5.

4.9 Kaksikielisyydestä

Vuoden 1997 kuntaliitoksesta alkaen Lohja on ollut Suomen ainoa vapaaehtoisesti kaksikielinen kunta. Kunnanvaltuusto päätti viimeksi 14.11.2012 esittää valtioneuvostolle kaupungin määrittämistä kaksikieliseksi kunnaksi vuosiksi 2013-2022. Kaksikielisyyden lakisääteinen kriteeri on kahdeksan prosenttia. Lohjalla ruotsinkielisten osuus v. 2012 oli 3,9%.

Esteettömyyden kannalta kaksikielisyyden näkyvin ilmentymä ovat katukyltit, joiden aiheuttamat kustannukset olivat esillä kaksikielisyyispäätöstä tehtäessä v. 2012. Valtuustokäsittelyssä kustannukset kuuluvat budjettiin vaikuttavina seikkoina huomioon otettavaksi.

Kustannusten budjetointi, kustannusten tosiasiallinen syntyminen, aikaansaatavien vaikutusten toteuttaminen ja valvonta voivat olla vaikeita asioita vastuullisille virkamiehille delegoitaviksi ja valtuustolle valvottaviksi.



Kaksikielisyyden edellyttämät toimenpiteet Lohjalla ovat unohtuneet tai jääneet virkamiehiltä odottamaan vaiheittaista toteutusta. Kaksikielisyyden säilyttämistä perusteltiin asiaa esitelleen kaupunginjohtajan toimesta v. 2012 mm. saatavilla valtioneosuuksilla.

Kaksikielisen liikenneympäristön luominen voi olla haastavaa. Liikennemerkkien symbolit ovat kieliriippumattomia, mutta lisäkilpien osalta kaksikielisyyys toteutuu tehtyjen havaintojen perusteella heikosti sekä pysyvien että tilapäisten merkkien osalta.

Voiko olla, että kaupungin nykyjohdossa ei arvosteta kaksikielisyyttä?

Kuva 166 vasemmalla. Monkolan tonttiliittymä Teh- taankadulle. Maaliskuu 2017. Onko Kaupungintalon pihapiiri yksityisaluetta? Kenen käyttöön roska- astia on tarkoitettu?



Kuva 167 vasemmalla. Sibeliuksenkatu. Lohjan kaupunkisuunnittelukeskuksen yksikielinen siirtokehotus v. 2016. Riittääkö tussitöherretty täydennys töiden aloittamisajankohdasta vakavasti otettavaan tieliikenneasetuksen vastaiseen liikennemerkkin lisäkilpeen? Kuka vastaa kadunpitäjän velvoitteista virkansa puolesta, kaupunkisuunnittelukeskusko? Onko merkintä laillinen ja toimeenpanokelpoinen?



Kuva 168 oikealla. Laurinkatu. Invapysäköintiruutu on aurattu umpeen. Pysäköinti invapaikalle on erikseen lisäksi sallittu myös takseille. Taaempänä Lohjan kaupunkisuunnittelukeskuksen tilapäinen yksikielinen siirtokehotus ja etualalla yksikielinen lisäkilpi. Pysäköintikieltomerkki on tieliikenneasetuksen mukainen, mutta lisäkilpi vaikutta epä-määräiseltä.



Kun kaksikielisyys toteutuu riittävän useassa viestissä, voi varsinaisen informaation tunnistaminen vaikeutua. Kuinka monta puhelinmaksumahdollisuutta kolikkoautomaattiin tarvitaan? Voiko kolikoilla vielä maksaa? Onko pysäköinti kaikilla maksutavoilla saman hintaista? Onko kaksikielinenkin viestintä ymmärrettävyydeltään esteetöntä (Kuva 169)? Automaatin vasempaan kylkeen asennettu erillinen ohjeistus noudattaa hyvää ja selkeää viestintätapaa.

Kuva 169 vasemmalla. Pysäköintimaksuautomaatti. Kolikkoautomaatti, jonka ohjeistuksen ilmiasu vaikuttaa viestinnällisesti sekavalta.

4.10 Kävelykatukokeilua 4.-18. elokuuta 2017

Laurinkadulla päätettiin keväällä 2017 kokeilla kävelykatuvaihtoehtoja. Lohjan kaupungilla kokeilun toteuttamisesta vastaavan johtaja Pekka Puistosalon mielestä yksi kahden viikon mittainen kokeiluvaihtoehto riittää kokemusten saamiseksi.

Ensikokemuksen toteutettuun Lohjan kävelykatukokeiluun Suurlohjankatua idän suunnalta autolla saavuttaessa loi liikennemerkki lisäkilpineen Suurlohjankadun keskikaistalla.

Osa Laurinkatua Kauppakadulta Sibeliuskadulle on osoitettu kävelykaduksi jo v. 1968 Lohjan silloiseen kauppalaan keskusta hyväksytyssä asemakaavan muutoksessa. Kävelykatualueen laajuutta on sittemmin tyypistetty molemmista päistä.



Kuva 170 yllä. Suurlohjankatu. Väliaikainen liikenteenohjaus. Yksikielinen lisäkilpi Muu vaara -merkin no 189 alla kertoo: Laurinkatu muutettu kävelykaduksi 4.-18.8. Ilahduttavaa väliaikaisessa merkissä ja lisäkilvissä on niiden ensiluokkainen kunto.

Ohessa ote Lohjan kauppalan vuoden 1968 asemakaavan muutoksesta:



Kuva 171. Lohjan kauppala, ote sisäasiainministeriön 15.5.1968 vahvistamasta Lohjan kauppalan keskustan asemakaavan muutoksesta. Lähde: Lohjan karttapalvelu.

Kaavadokumentti: <https://karttapalvelu.lohja.fi/kaavat/AK0136.pdf>. Tilanne 07082017.

[illegible]

Asemakaavan muutoksena välillä Suurlohjankatu-Harjukatu vuodesta 1968 vuoteen 2017 voidaan todeta Ilmarinkadun muuttuneen Ilmari Sippolan kaduksi. Keskustan katuverkon osalta on tapahtunut muutoksia ja kävelykatuosuus on lyhentynyt molemmista päistään.

137



Kuva 173. Laurinkadun kävelykatuosuuden alkupää kuvattuna avajaispäivänä 4.8.2017.



Kuva 174. Laurinkadun kävelykatuosuuden loppupää tilanteessa 4.8.2017.

Kuvassa 173 Laurinkadun kävelykatuosuuden alkupäässä liikennemerkkit lippuautomaattia lukuun ottamatta on huputettu, myös kävelykatuosuuden loppupään lippuautomaatti on huputtamatta. Kävelykatukokeilun väliaikaisuus on ilmeistä, automaattien huputtaminen on tarpeetonta, koska ne palvelevat myös kokeilualan ulkopuolista maksullista pysäköintiä, eikä korvaavia laitteita ole lähellä.

Ajoradan reunatuet muodostavat katualueella poikittaista liikkumista haittaavia kynnyksiä. Laurinkadun kävelykatuosuudella ei juuri ole ikkunaostoksille houkuttelevia näyteikkunoita. Kattaako kevyen liikenteen väylä käsitteenä kävelykadun? Miten arvioidaan kävelykatualueen esteettömyyttä?

Ilmari Sippolankadun kulmassa sijaitseva kahvila on laajentanut terassiaan kävelykadulle. Terassi erottuu Laurinkadulle vain risteyksen kohdalta eikä siten houkuttele kävelykatu-osuuden alkupäässä liikkujia. Varsinaisena kohderyhmänä voikin olla lähistön pankkien ja muiden palveluntarjoajien työntekijät ja asiakkaat. Ulkoilmaterasseille on varsinkin hyvällä säällä tilausta. Esteetön käynti ravintolaan on edellyttänyt ravintoloitsijan toimesta häiritsevän jalankulun kierrättämistä tarjoilualueen ulkopuolella. Huoltoajo on sallittua, mutta ei ilmeisen toivottua.



Kuva 175. Kahvilan terassi Ilmari Sippolankadulla kävelykadun avajaispäivänä 4.8.2017.

Kahvilanpitäjä on katkaissut Ilmari Sippolankadun etelänpuoleisen kävelykatuyhteyden suluköydellä ja -pylväillä sekä rajoittanut jalankulkijoiden liikkumismahdollisuutta myös tiskirakenteella. Terassi on kahvilarakennuksen pohjoisen puolella, joten liiasta auringonpisteestä ei terassilla kärsittäne rakennuksen varjostaessa etelän puolelta. Kahvilaterassin toteutus ei tällaisenaan tue ajatusta kävelykadun ideasta. Sallittu huoltoajoreitti käy jalkakäytävää pitkin. Toteutettua kävelykaturatkaisua ei voi pitää esteettömänä.



Avajaispäivää seuraavana aamuna terassialuetta kiertävää köysiaitaa oli kiristetty ja terassialue oli asuntoauton myötä muuttunut majoitusalueeksi. Osa kalusteista on varastoitu markiisin alle, joten läpikulkumahdollisuutta kävelykadun jalkakäytävä- tai ajorata-aluetta pitkin ei ole kuin kadun pohjoisreunassa. Esteettömät jalkakäytävät ovat kävelykatukokeilun myötä antaneet periksi korotetuille reunakiville liikuttaessa ajorata-alueella.

Kuva 176 yllä. Ilmari Sippolankatu, kävelykatukokeilu. 'Estetarjouma'. Jalankulun ja pyöräilyn toimintamahdollisuuksia kävelykadun esteettömällä jalkakäytäväosuudella on rajattu liiketoiminnan ehdoilla ja hyväksi. Siisti huomiota herättämätön tumma sulkuköysi ja katoksen alle yöksi varastoitu omaisuus voivat elokuun pimeään yöaikaan muodostaa vaarallisen esteyhdistelmän. Kuvassa Ilmari Sippolankadun vasemmanpuoleinen jalkakäytäväyhteys on jätetty avoimeksi jalankululle ja huoltoliikenteelle.

4.11 Muita havaintoja

Penkit ja hoidon taso



Kuva 177 vasemmalla. Kiinteä penkki. Levähdyspaikka Laurinkadun varressa.

Levähdykseen käytettävien penkkien talvihoidon taso on vaatimaton. Penkkien hoito konetyönä tuottaa vaatimattoman tuloksen, viihtyisyys kärsii. Metallirakenteisilla penkeillä näkee toisinaan istujien alleen eristeeksi varaamia sanomalehtiä.

Puistokäytävien ja levähdyspaikkojen esteettömän suunnittelun tueksi on laadittu [SuRaKu-kortti 5](#). Levähdyspaikkoja tulisi sijoittaa tasaisin n. 250 metrin välein katujen molemmille puolille.



Kuva 178. Ilmari Sippolankatu. Talven jäljiltä vaurioituneet penkki ja kiveys. Muurirakenne penkin taustalla voi ajoittain hohtaa kylmyyttä istujan alaselän alueelle. Vaurioiden korjaus voi kestää.



Kuva 179 vasemmalla. Postikatu. Puset penkit eivät talvella heikosti hoidettuina houkuttele metallirakenteisia enempää. Taustalla erottuu leikkipuisto.



Kuva 180. Laurinkatu. Penkki poikittain pyörätien ja jalkakäytävän välissä. Jako etualalla erottuvaan ajorataan rajoittuvaan pyörätiehen ja rakennukseen rajoittuvaan jalkakäytävään ei vaikuta kuvan kohteessa onnistuneelta ratkaisulta. Varsinkin välikaista reunakivin rajattuine puiden istutuskouppineen ja penkkeineen on talvisin vaikeasti koneellisesti hoidettavissa. Kadun vastakkaisella puolella Prisma-kortteli.



Kuva 181 vasemmalla. Laurinkatu. Ravintolan huoltoliikenne tapahtuu Laurinkadun puolelta. Jalkakäytävää rajaa terrassin puukaide. Kuorma-auton kuljettaja on valinnut keskitieksi luonnehdittavan pysäköintitavan jalankulkijoiden esteettömän kulun mahdollistamiseksi.



Roska-astioiden tyhjennysaikataulut vaihtelevat ja vastuu tyhjennyksestä tai tyhjennystarpeesta ilmoittamisesta vaikuttaa epäselvältä. Pursuilevat jäteastiat voivat olla epäsiistejä ja houkuttelevat toisinaan siivekkäitä tyhjentäjiä. Astioiden muotoja ja malleja on käytössä erilaisia. Joihinkin astioihin on yhdistetty tuhkakuppi. Astioiden käyttöasteet ja tyhjennysvälit vaihtelevat sijainnin mukaan. Roska-astiat on usein kiinnitetty tolppiin. Yleiseen kulkusuuntaan nähden tolpan eteen tai taakse sijoitettu astia haittaa tolpan sivulle kiinnitettyä astiaa vähemmän sekä liikkumista että astian tyhjennystä ja kadun ja jalkakäytävän hoitoa.

Kuva 182 vasemmalla. Roska-astia Laurinkadun varrella. Kaupunkikuvaa ei tästä kuvakulmasta voine kutsua viihtyisäksi.



Kuva 183 vasemmalla. Laurinkatu. Kaupunkikuvaa ei tästäkään kuvakulmasta voine kutsua erityisen siistiksi, vaikka roska-astiassa onkin tilaa. Roikkuva sähköjohto, törkyinen liikennemerkkin tausta ja epämääräiset tarrat ja teipit eivät kuulu viihtyisään kaupunkikeskustaan edes valaisinpylväässä.

Lohjan ydinkeskusta-alueen ainoan katetun pysäkkikatoksen roska-astia on sijoitettu katoksen alle ja vaikeuttaa pyörätuolilla liikkuvien matkustajien katoksen käyttöä, kuvat 184a ja 184b.



Kuvat 184a ja 184b. Suurlohjankatu. Lähtevän kaukoliikenteen pysäkkikatos, varusteina penkki, kartta ja roska-astia. Huurtumaton lasi helpottaisi vasemmalta saapuvan linja-auton havaitsemista. Roska-astian paikka on katoksen ulkopuolella tila- ja hygieniasyistä.

Kaupunkikeskustan katu ympäristön yleiskuvaa voi kokonaisuudessaan pitää siistinä Sibeliuskadun ja Anttilankadun risteyksessä sijaitsevan taksiaseman ympäristöä lukuun ottamatta.



Kuva 185 vasemmalla. Nyyrikinkatu. Lumet halutaan pois ajoradalta ja pysäköintiä haittaamasta. Jalankulkijoiden kulku suojatielle vaarantuu, kun suojatien eteen läjitetty lumikasa peittää näkyvyyden sekä autoilijoilta että jalankulkijoilta.



Kuva 186. Kalevankatu. Lumet halutaan pois pysäköintiä haittaamasta, mutta kuljetus lumenkaatopaikoille on kallista. Jalankulkijoiden kulku suojatielle muuttuu turvattommaksi, kun suojatien eteen hyödyttömäksi koettuun tilaan läjitetty lumikasa peittää osan näkyvyydestä sekä autoilijoilta että jalankulkijoilta.

Yleisen siisteyden ylläpitoon käytetty kalusto ei aina vastaa asuinympäristön viihtyisyyden tai terveellisuuden edellyttämiä vaatimuksia. Soveltuvan kaluston tunnistaminen ja kuvaaminen eivät kuulu tutkielman aihepiiriin, mutta töiden aiheuttamat melu ja pölyhaitta heikentävät viihtyisyyden ja terveellisuuden toteutumista.



Kuva 187. Pölytystä Suurlohjankadun yhdistetyllä jalankulku- ja pyörätiellä. Taustalla Kouluaukio.

Pölynpoistoon tarvitaan vettä ja mielellään imulakaisulaittein varustettu työkone. Päiväsaikaan kameralla kuvattavien toimien aiheuttamia pölyhaittoja, kuten kuvan 187 vedetön harjaus, on helpompi kuvata kuin aamuyöllä 2-4 väliseen aikaan eri kokoisilla koneilla tehtävää lumenpoistoa jalkakäytäviltä ja suojateiltä. Erityisesti lunta siirtelevät koneet joutuvat vaihtelevaan ajosuuntaansa kiihdyttäen edestakaisin reunakiviä ja erilaisia jalkakäytävälle asennettuja tolppia ja muita esteitä varoen ja väistellen jatkuvasti useimmiten aura tai kauha jalkakäytävän pintaa tai suojatiekorokkeita samalla höyläten, jyystäen ja melkoista melua muuten hiljaisena nukkuma-aikana aiheuttaen.

Keskusta-alueiden jalkakäytävien ja suojateiden auraamisesta sekä lumen siirrosta öiseen aikaan aiheutuvia häiriöitä ja melua voisi ehkä töihin paremmin soveltuvalla kalustolla sekä työjärjestelyillä pienentää tai kokonaan välttää.



Ravintoloiden tupakointikielto on paikoitellen johtanut siihen, että tupakointitilaksi on muodostunut viereinen jalkakäytäväalue. Ratkaisu on kohtuullinen, mikäli ravintolalla ei ole omaa pihaa tai terassialuetta. Tutkielman kohdealueella sijaitsee useita ravintoloita, joiden tupakointitiloista ja -käytännöistä ei ole tietoa. Mielenkiintoiseksi asian tekee se, että yleinen siisteys ravintoloiden ulko-ovien ympäristöissä on tehtyjen havaintojen perusteella siisti. Miten asia on järjestetty, kun Anttilankadun ja Sibeliuksenkadun taksiaseman ympäristö muodostaa poikkeavan kohteen?

Ravintolat muodostavat toisinaan ongelmallisen melun lähteen. Asiakkaat edellyttävät tai odottavat tuntevia äänenpainetasoja, jotka lähiympäristö voi kokea omassa ympäristössään kohtuuttomina, kun ravintoloiden melu jatkuu aamuyöhön asti. Kesäaikaan toimivat ravintolaterassit voivat olla paitsi melun lähteitä, myös ajoittain rajoittamassa jalkakäytävillä liikumista.

Kuva 188 vasemmalla. Suurlohjankatu. Yllättävä hajupäästöjen lähde. Kytevät tumpit haisevat satunnaisesti ravintolan edustalla.



Kuva 189. Pyöräteline. Ilmari Sippolankadun ja Laurinkadun kulmaus. Talvella lumikasan alla sijainnutta pyörätelinettä on ollut vaikea tunnistaa. Kuvassa erottuvan jalkakäytävän pinnoitteiden väri vaihtelun, ladontamallin muutosten tai upotetun reunakiven merkitystä on vaikea ymmärtää. Pyöräteline tolppien välistä on sittemmin poistettu. Kysymykseksi jää, missä on sopiva tai oikea paikka pyörätelineille?

Kaupunkitaidetta vai viihtyisyyttä?

Kaupunkitaiteen määrän arvioiminen on vaikeaa, mutta katutilassa taide on kätkeyty istutusten taakse tai kiertoliittymien sisään autoilijoiden iloksi ja jalankulkijoiden tavoittamattomiin. Nykyajan taideympäristön voi osin katsoa syntyvän erilaisista rakennusten seiniin kiinnitetyistä mainoskylteistä ja yritysten tunnuksista. Liikkeiden edustojen A-mainoksia voi tuskin pitää taiteena, mutta toisin toteutettuna niillä voisi olla taiteellista merkitystä. Erilaisia elämyksiä tarjoavaa todellista kaupunkitaidetta on monesti tarjolla tilapäisesti. Rakentamisen yhteydessä toteutettu ns. 'prosenttitaide' elävöittäisi kaupunkikuvaa, ympäristöä ja toisi lisäarvoa kiinteistölle.



Kuva 190 vasemmalla. Torikadun ja Kauppakadun risteys. Punainen parvekkeen kaide piristää katukuvaa. Arkkitehtonisesti ympäristöstään edukseen erottuvia hoidettuja rakennuksia on mukava katsella. Pirstäviä tai elvyttäviä kohteita kaupunkikuvassa on harvassa.



Kuva 191. Hauska yksityiskohta Kauppakadun varrelta vuodelta 2015. 'Kupla' on aikoja sitten poistettu. Kuplan taustana toimiva kiistelty 'sokeripalarakennus' odottaa vielä ratkaisua kohtalostaan.

Kuva 192 oikealla. Laurinkatu. Mahdollisuus viihtyisään taukoon kadun varressa vai ulkoistettu taukotila? Joka tapauksessa hauska 'ulostulo' yrittäjältä.

Kuvassa 192 näkyvän kivijalkaliikkeen sisäänkäynnin edessä erottuu kaksi porrasta, jotka muodostavat valittavan liikuntaesteiden usean Laurinkadun kivijalkaliikkeen osalta. Ongelmaa on monin paikoin luiskaamalla osa jalkakäytäväalueesta sivukaltevaksi tai rakentamalla jalkakäytävälle ulottuva luiskarakennelma. Liikkeiden esteettömyysongelmia yritetään korjata siirtämällä ongelmat ulos jalkakäytävälle uudessa muodossa.



Paitsi katujen pituuskaltevuus muodostaa myös rakennusten numerointi oman haasteensa. Numeroinnin selkeästi havaittava yksiselitteinen merkintä helpottaisi montaa asiaa, kun selkeästi yksilöity osoite olisi kadun varresta tunnistettavissa paitsi arpomalla myös asianmukaisin merkinnöin. Kuvassa 192 erottuu kaksi talonumerovalaisinta, joista takimmaisessa sisäpihan puolelle on merkitty numerointi 10-12 ja etualan Torikadun puoleiseen valaisimeen numero neljä. Kohde sijaitsee lyhyehkön Torikadun puolivälissä, joten on oletettavaa Torikadun numerointia vastaa numero 4. Koska kiinteistö rajoittuu myös Kauppakatuun, on oletettavaa, että numerointi 10-12 tarkoittaa Kauppakadun numeroa. Kiinteistö rajoittuu myös Ilmari Sippolankatuun. Voisiko olla selkeämpää?

Kuva 192 vasemmalla. Torikatu 4 vai 10-12?



Kuva 193. Laurinkatu. Laurinkatu jatkuu suoraan risteävän kadun yli, parillinen katunumerointi vasemmalla ja pariton oikealla. Risteykseen etelän suunnasta tultaessa yläpuolisessa portaalissa olevat pakolliset ajosuunnat ovat joko oikealle tai vasemmalle. Mahdollisuutta jatkaa suoraan suuntaissiirtymän risteyksessä tekevää Laurinkatua pitkin ei vaikuttaisi olevan. Myös ruskeapohjaiset opasteet ohjaavat vasemmalle, vaikka kirkon harja erottuu Laurinkadun päässä, suoraan Suurlohjankatu ylittäen.



Kuva 194 vasemmalla. Paikkarinkatu. Kahdennettu keskiviiva. Ajoinmerkkintöjä on muutettu, mutta vanhat merkinnät ovat jääneet poistamatta. Epäselvä liikenteenohjausmerkintä, kolme kaistaa? Mikä on jalankulkijan tilanne ja asema suojatiellä keskiviivojen välissä?



Kuva 195. Sepänkatu. Kuvan katu vaikuttaisi päättyvän juovitettuun jalkakäytävään samalla, kun reunakivet Sepänkadun molemmin puolin loppuvat. Poikittainen Laurinkatu on rajattu kuvan kohteessa molemmin puolin reunakivillä. Kuvassa poikittaisen Laurinkadun ylittävä suojatien juovitus erottuu hyvin, mutta Sepänkadun ylittävän jalkakäytävän osalta kontrasti on kuvan kuivissa olosuhteissa vaatimaton. Laurinkadun vastakkaisella puolella Sepänkadun jatkeen kohdalla kuvan ottohetkellä jalkakäytävän tasoon korotettu pysäköintiruutu on tyhjä. Suojatiemerkin tolppaan asennetun varoituskolmiomerkin asennuskorkeus on matalahko ja suojatiemerkin tulisi sijaita ennen suojatietä. Kaksipuolinen asennus tolpan päässä on asiallinen toisin kuin kuvan oikeassa reunassa valaisintolppaan asennetun merkin kiinnitystapa. Kuvan mukaisilla suojatiekiveyksillä ja risteysalueen reunakivellä hämärretään liikenneympäristön selkeyttä, koska risteysalueen tunnistaminen Laurinkadulla liikuttaessa on erittäin vaikeaa sekä autoilijoille että jalankulkijoille.

Kuva 196 oikealla. Laurinkadun ja Sepänkadun risteys. Kuvaussuunta on vastakkainen edellisen kuvan 195 kanssa.



Kuva 197. Laurinkatu/Sepänkatu. Pyöräilyä jalkakäytävällä, ei pyörätietä.

5 Analysointia ja johtopäätelmiä

5.1 Mikrohavainnoinnin antia

Käytetty mikrohavainnointimenetelmä on osoittautunut erittäin antoisaksi tutkimusongelmaan nähden. Jalankulun esteettömyysongelmia on havaintojen perusteella tunnistettavissa ja jaettavissa teknisiin tai institutionaalisiin. Institutionaaliset ongelmat voi tunnistaa syntytapansa perusteella. Ne syntyvät kaupungin lupa- ja hyväksyntäprosessien myötä. Teknisiä ongelmia aiheutuu esteettömyyden suhteen virheellisistä, puutteellisista tai vääristä suunnitteluratkaisuista tai työtavoista. Eri syistä johtuneiden jalankulkuun haittaavasti tai estävästi vaikuttavien vaurioiden ei voi tulkita aiheuttavan esteettömyysongelmia. Mahdollisia esteettömyysongelmia voi kuitenkin syntyä puutteellisesti toteutettavien korjaus- tai kunnostustöiden myötä tai seurauksena.

Jalkakäytävien osalta institutionaalinen ongelma muodostuu ensisijaisesti tarpeeseen nähden liian kapeista jalkakäytävistä tai puuttuvista tai epäjatkuvista jalankulkuyhteyksistä. Katutilan muuttuneet käyttötarkoitukset eivät välttämättä kohtaa alkuperäisistä kaavoituksen suunnittelutavoitteista johdettuja mitoituksia. Vastaavasti teknisiä ongelmia voi aiheutua esim. portaista tai niiden puutteesta, jyrkistä mäistä, korjaamattomista jalankulkua haittaavista painumista tai rikkiinäisistä korjaamatta jätetyistä päällysteistä tai puuttuvista reunatuista erottamaan pysäköintiä, ajorataa ja jalankulkua. Toisaalta ajoneuvoliikenteen ohjaus- ym. laitteita asennetaan jalkakäytäville, joilla niille esteettömyysnäkökulmasta ei olisi tilaa. Mikä on esteettömyyden arvo ja merkitys? Olemme mm. kansainvälisin sopimuksin sitoutuneet toteuttamaan yhdenvertaista liikkumisympäristöä. Havaittujen esteettömyysongelmien tunnistaminen ja yksilöinti aiheuttavat usein epävarmuutta tulkinnassa. Kuinka peilata havaintoja lakien, suunnitteluohjeiden ja samalla kansainvälisten sopimusten kautta?

Katujen rakenteellisten/teknisten ongelmien korjaaminen edellyttää usein työnaikaisia liikennejärjestelyjä, joita on tehtyjen havaintojen perusteella toteutettu vaihtelevasti. Kunnan vastuulla olevista järjestelyistä ei ole ollut käytettävissä dokumentoitua tietoa, mutta haastattelemani yksittäiset kunnan viranomaiset ja urakoitsijoiden edustajat ovat luoneet yhtenäiseksi tulkittavan käsityksen tutkittavassa kohdekunnassa vallitsevista asenteista esteettömyyden ja yhdenvertaisuusvaatimusten suhteen. Yksittäisessä kohteessa voi aina kohdistaa epäilyn urakoitsijan kykyyn ja osaamiseen. Vahvistusta tämän kaltaisiin epäilyksiin ei tämän tutkielman yhteydessä ole saatu, päinvastoin. Havaitut esteettömyysongelmat tai -puutteet ovat usein tulkittavissa johtuneiksi vastuunjaon epäselvyyksistä tai suoritusaikataulujen pitkittymiseen liittyneistä ongelmista ja joskus mitä ilmeisimmin tilaajaorganisaation omien velvoitteiden laiminlyönnestä.

Katutilan esteettömyyden tunnistamiseksi on laadittu mm. esteettömyyskartoitushjeita. Kartoituksia voi tehdä monella tavalla, tutkitaan kynnysten määriä ja korkeuksia, automaatiovia, puuttuvia kaidejohteita tai portaita korvaavia luiskia. Esteettömyyskartoitukset ovat alun perin kohdistuneet rakennettuun ympäristöön ja alkaneet usein erilaisilla esteettömyyteen liittyvillä selvityksillä. Katutilojen osalta haasteena ovat käytäntöjen ja tulkintojen erot kuntien kesken. Kartoitusten teko on vapaaehtoista eivätkä ne sinänsä sido tai velvoita teki- jäänsä. Mikrohavainnoinnissa kartoitusta vastaavia havaintoja tehdään toistuvasti, jolloin

myös mahdolliset sää-, keli- ja muiden olosuhdetekijöiden vaikutukset tulevat paremmin kuva-aineistona dokumentoiduiksi, hyödynnettäviksi ja huomioon otetuiksi.

Mikrohavainnoinnin tavoitteena ei ole muutoksen ja korjauksen aikaansaaminen vaan ongelmien mahdollisimman kattava tunnistaminen.

5.2 Esteettömyyden toteutumisesta

Esteettömyys toteutuu kaupunkien jalkakäytävien arjessa toisinaan jopa erittäin hyvin, kun on terve ja nuori. Ripeät jalat pelastavat monesta tilanteesta, jossa liikunta-, toiminta- tai aistivammainen tai dementoituva ihminen voi kokea ja kohdata ahdistusta ja turvattomuutta. Lapset ja ikääntyneet asettavat liikenneympäristölle omat vaatimuksensa ja rajoituksensa. Nuorten kyky hahmottaa liikenneympäristöä poikkeaa vanhempien kyvyistä, mutta päivittäinen koulutie on kuitenkin kuljettava useimmiten jalkaisin. Vaunujen, rattaiden, pienten lapsien ja kauppakassien kanssa liikuttaessa nopeus ja tilantarve poikkeavat tavallisesta jalankulusta. Ruuhkatilanteissakin ympäristön hahmottamisen tärkeys korostuu. Esteettömyyden sosiaaliset vaikutukset ovat merkittäviä. Esteettömyyden toteutumisen edellytyksenä on, että se toteutuu johdonmukaisena ympärivuotisesti luoden samalla viihtyisää ja turvalliseksi koettavaa liikkumisympäristöä.

Fyysisen ympäristön tarjoumat, toimintavaihtoehdot, eivät toteudu yhdenmukaisesti tulkittavalla tavalla ihmisten erilaisuuden vuoksi, mutta turvalliseksi koettavan liikenneympäristön tulisi toteutua kaikille yhdenvertaisella yksiselitteisesti tulkittavalla tavalla. Jalkakäytävillä toteutettavien tilapäisten tai väliaikaisten ratkaisujen tulisi olla selkeästi ja sääolosuhteista riippumattomasti helposti havaittavasti ja hyvin merkittyjä. Jotta jalkakäytävien esteettömyys toteutuisi, tulee viitoitukseen ja opastukseen sekä kulkureittien jatkuvuuteen, taseisuuteen ja pinnan laatuun kiinnittää erityistä huomiota. Keskustojen kestopäällystetyillä väylillä ei tulisi käyttää soraa tai kivituhkaa väliaikaisissa ratkaisuisa, puhumattakaan ratkaisuisa, jotka eivät sovellu tai joita ei ole tarkoitettu jalankulkuun julkisessa tilassa. Kun kaupungin keskusta-alueella uudistetaan tai peruskorjataan jalkakäytävää, toteutuskelpoisten ratkaisuvaihtoehtojen määrä ja laatuvaatimukset poikkeavat olemassa olevalla jalkakäytävällä toteutettavista esteettömän jalankulun varmistavista ratkaisuisa, mikäli halutaan kehittää, luoda ja ylläpitää yhdenvertaisesti kaikille toteutuvaa esteetöntä liikkumisympäristöä.

Suojatiemerkintöjen tulisi olla selkeästi havaittavissa, jotta kadunylitysten ennakoitavuuteen ei liittyisi yleistä viihtyisyyttä heikentävää epävarmuutta tai epävarmuuden aiheuttamaa turvallisuuden tunteen heikkenemistä. Yleisen ja yhtenäisen kaupunkikuvan kannalta liikenteenohjauslaitteiden kunnolla ja katumerkintöjen selkeydellä luodaan viihtyisäksi ja turvalliseksi koettavaa liikenneympäristöä, jossa tienkäyttäjien ja valvovien viranomaisten tulkinat asetetuista vaatimuksista ja toteutetusta ympäristöstä ovat yhteneviä. Suojatiemerkintöjen kuntoa oleellisempaa on kuitenkin suojateiden riittävä määrä, jotta vältetään kiertohaittoilta ja ylimääräisiltä kadun ylityksiltä.

Jalankulkijoiden esteettömän liikkumisen kannalta pysäköintipaikkojen puute ja toisaalta pysäköintipaikkojen määrän kasvattaminen jalankulun esteettömyydestä välittämättä voi johtaa myös hallitsemattomaan pysäköintiin ja katutilan käyttöön. Huolto-, saatto- ja jake-
luliikenteen tieliikennelain sallimaa pysäköintiä jalkakäytävillä valvoo tai jättää valvomatta

eri viranomainen kuin aikarajoitetun pysäköinnin rikkeitä. Toisaalta huolto-, saatto- tai jalkeliikenteen pysäköinti ei voine hyväksyttävästi olla maksullista, koska tällöin tulisi käytettävissä olla riittävästi maksullista tilaa ja pysäköintiruutuja näihin ajoihin usein käytettyjen raskaiden ajoneuvojen tarpeeseen. Nykykäytäntö sallii huoltoajoon liittyvän pysäköinnin jalkakäytävillä tietyin rajoituksin, joita kuitenkin käytännössä lienee mahdotonta kattavasti valvoa. Kyseessä on katutilan käyttöön liittyvä ongelma, jossa usein siirretään rakennuskortteleiden käyttöön ja ylläpitoon liittyviä pysäköintiongelmia tonttien ulkopuolelle 'ulkoistamalla' tonttien pysäköintiongelmia katualueelle. Ongelmia ei kuitenkaan voi ulkoistaa, ainostaan siirtää niitä muiden vastuulle tai kustannuksiksi, usein jalkakäytävillä jalankulkijoiden riesaksi.

Kaupunkisuunnittelun eräs keskeinen tehtävä viihtyisyyden ja turvallisuuden ylläpitämiseksi odottaa esteettömän liikkumisen osalta ratkaisuaan. Ainakin liike- tai tuotantotiloja sisältävään rakennusoikeuteen tulisi sisällyttää yksilöityjä vaatimuksia paitsi pysäköinti- ja lastauspaikkojen määrästä, myös niiden koosta ja saavutettavuudesta tietyn ajoneuvoluokan ajoneuvoilla kaikille kiinteistön tai korttelin liikkeenharjoittajille. Sama vaatimus tuli voida ulottaa koskemaan myös asuinkiinteistöjen huoltoreittejä pelastusreittien mallin mukaisesti.

Jalankulku ja ajoneuvot eivät lähtökohtaisesti kuulu yhtäaikaaisesti jalkakäytävälle. Esteettömien jalankulkureittien tulee olla yhtenäisiä ja katkeamattomia samalla, kun jalkakäytävän tehollisen leveyden tulee olla riittävä paitsi esteettömään liikkumiseen ja kohtaamiseen, myös käytettävissä oleville kunnossapitoon ja hoitoon käytetyille laitteille ja varusteille kaupunkien keskusta-alueilla poikkeuksetta. Jalankulkijoiden tai muiden asianomaisten kuulemisvelvoitteen soveltamisella tai täyttymisellä ei jalkakäytävien esteettömyyspoikkeamia pitäisi kaavoituksessa tai muissa suunnitelmissa perustella vaan ainoastaan parantaa ja ratkaista tunnistettuja, esiin tuotuja puutteita tai epäkohtia.

Maankäyttö- ja rakennuslain 167§ 2mom mukaisesti kevyen liikenteen väylät tulee säilyttää liikkumiselle esteettöminä ja turvallisina. Poikkeuksia ei laki salli. MRL 84§ 2mom mukaan kadunpidon järjestäminen kuuluu kunnalle. Kevyen liikenteen väylä tulisi lakisääteisesti määritellä pikaisesti. Ovatko esim. pihakatu tai kävelykatu kevyen liikenteen väyliä. Määrittelyongelman muodostaa myös liikenne-käsitteen yksiselitteisyyden puute. Onko jalankulku liikennettä, joka tulisi ottaa huomioon liikennejärjestelmäsuunnittelusta alkaen, jotta jalankulku voisi muodostaa reiteiltään, turvallisuudeltaan ja etäisyyksiltään houkuttelevan liikennemuodon. Katuhankkeet tulisi määritellä rakennushankkeiksi niin laajasti kuin mahdollista, koska töiden suorittaja enää vain harvoin on kunnan oma organisaatio. Tulisiko myös harkita jopa mahdollisuutta kadunpitäjien tuottamuksellisesti virheellisen toiminnan sanktiointiin?

Tämän tutkielman havaintojen teon aikana hahmottui tutkielman sisällön kaksijakoisuus. Korttelikohtaiset havainnot kertovat jalankulkureittien jatkuvuuden ja johdonmukaisten esteettömyyttä ja turvallisuuden tunnetta tunnistavien tarjoumien toimintavaihtoehtojen tärkeydestä. Yksittäiset havainnot kuvaavat paitsi korttelien välisiä yhteyksiä, myös yksittäisiä epäjatkuvuuskohtia jalankulkijan arjessa. Erityisesti yksittäishavainnot kuvaavat tilanteita, joissa yhdenvertaisuuden toteuttamisessa esteettömyyden toteutumista on mahdollista kehittää. Esteettömyyden ongelmia on vaikea kattavasti ratkaista, koska ne heijastavat vallitsevia

asenteita ja poliittista tahtotilaa. Käytetty tutkimusmenetelmä kuitenkin mahdollistaa institutionaalistenkin ongelmien tunnistamisen.

5.3 Esteettömyyden toteutumattomuudesta

Kun kaupunkikeskustan katutilan jalankulun fyysinen esteettömyys toteutuu puutteellisesti, voi seurauksia arvioida monesta suunnasta. Jalankulkuyhteyksien ollessa puutteellisia joko rakenteiden fyysisten ominaisuuksien tai turvallisuus- ja viihtyvyystekijöiden osalta asiointi- ja muut kulkureitit ja -muodot sopeutuvat kuitenkin olemassa olevaan reitistöön kulkijan parhaaksi katsomalla tavalla. Kulkija ennakoi ja valitsee reittinsä negatiivisten tarjoumien perusteella kokonaisuutena vähiten negatiivisten tarjoutumien summan perusteella. Marketta Kyttä ja Maarit Kahila ovat tunnistanee negatiivisia tarjoumia ja todenneet negatiivisten tarjoumien tutkimuksen laiminlyöntiä v. 2006 julkaisussa: *Pehmo-GIS elinympäristön koetun ladun kartoittajana*.

Matkan pituudesta riippumatta vaihtoehdoksi jalankululle voi muodostua oman auton tai joukkoliikenteen käyttö, mikäli sellaista on kattavasti ja kilpailukykyisesti tarjolla. Harmillisinta on, jos liikkumisesta luovutaan puutteellisten jalankulkuyhteyksien takia. Kun jalankulun sijaan liikkeelle lähdetään autolla, ei etäisyys- tai esteettömyystekijöillä ole vastaavaa merkitystä kuin kävellen liikuttaessa. Mikäli käytännössä toteutuva esteettömyys myöhemmin paranee, voi jalankulun houkuttelevuus vaihtoehtona kasvaa.

Kun askel ikääntymisen myötä lyhenee, esteettömyyden merkitys korostuu sekä reittien fyysisten ominaisuuksien, esim. tasaisuuden ja turvallisuuden että mahdollisimman kattavien reittien osalta. Negatiivisten tarjoumien välttämiseen kohteita kiertämällä tai välttämällä eivät enää voimat riitä. Kun risteyksissä katujen ylitysmahdollisuudet on minimoitu ajoneuvoliikenteen sujuvuuden ehdoilla tai katuä ylittäessä joudutaan säännöllisesti odottamaan keskisaarekkeella molemmien puolisen raskaan liikenteen välissä, on kaupunkisuunnittelun ja liikennesuunnittelun keskeisten tavoitteiden toteutumisessa todettavissa selkeää ristiriitaisuutta. Kiertomatkat kasvavat, odotusajat tuntuvat kohtuuttomilta ja yleinen turvallisuuden tunne ja viihtyisyys kärsivät. Sosiaaliset ongelmat lisääntyvät. Laadukkaan kaupunkiympäristön eräksi mittareiksi ovat muodostuneet hyvät, turvalliset ja kattavat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet.

Tutkielman yhteydessä tehtyjen havaintojen perusteella erilaisten lupien perusteella asetetaan jalankulkijoita ja autoilijoita hyvin erilaiseen asemaan. Jalankulkijoiden etua loukataan rakennus- ym. luvilla, joissa sallitaan olemassa olevien jalkakäytävien käyttö rakennustaroituksiin korvaavia yhteyksiä järjestämättä. Mikäli kiertotieopastus puuttuu tai kiertomatka on tuntuva, on kyseessä paitsi MRL:n vastainen toiminta, myös yleinen viihtyisyyden heikennys ja pahimmillaan turvattomuuden ja jopa vaaran tunteen lisääntyminen. Toisaalta ajoneuvoille myönnetään erilaisia maksullisia lupia, joiden kesto vaihtelee minuuteista vuosiin. Maksullinen pysäköinti vaikuttaisi tutkimushavaintojen perusteella ilmenevän pysäköinnin suhteen jopa eräänlaisena välinpitämättömänä röyhkeytenä, jota tutkimushavaintojen perusteella harvemmin on tunnistettavissa ammattiautoilijoiden huolto- ja jakeluliikenteen yhteydessä. Linja-autojen kuljettajat vaikuttaisivat etuoikeuksineen muodostavan tässä suhteessa poikkeuksen.

Maksullinen pysäköinti rikemaksuineen voi helposti olla kalliimpaa kuin kalenterivuodeksi valikoiduille ryhmille myönnettävät luvat, joiden myöntämisen ja asianmukaisen käytön valvonta on mahdotonta verrattaessa sitä aikarajoitettuun pysäköintiin. Lupien myynti vain rajatuille ryhmille on kuntalaisten yhdenvertaisuuden kannalta kyseenalaista ja saattaa edellyttää pysäköintipaikkojen määrän lisäämistä. Pysyväisluonteisten lupien myöntäminen edellyttää riittävää pysäköintipaikkojen tarjontaa. Tutkimuksen kohdealueella on runsaasti jalkakäytävillä merkittyjä korotettuun pysäköintiin osoitettuja ruutuja, jotka haittaavat ja jopa vaarantavat jalankulkua.

Tässä tutkielmassa syntyvaltaaan institutionaalisiksi tulkitut ongelmat syntyvät tai saavat alkunsa ilmeisesti kunnallisista päätöksistä tai valinnoista. Niiden syntytapaa ei ole varmistettu. Tutkielman havaintojen perusteella kaupungin keskusta-alueella on kuitenkin todettu seuraavia institutionaalisiksi tulkittavia jalankulkua haittaavia tai vaikeuttavia esteettömyysongelmia:

- jalkakäytäväpysäköinti
- epäjatkuvat jalankulkureitit
- pyöräily jalkakäytävillä
- pyöräilyn ja jalankulun yhdistäminen samaan kapeaan väylään sekä
- yksityisautoilun ja läpiajoliikenteen sujuvuuden suosimisen aiheuttamat liikennesuunnitteluratkaisut, kuten: harvat katujen turvalliset ylityskohdat, pitkät kadunylityksen odotusajat, päästöjen runsaus, yleisen viihtyisyyden heikentyminen jne.

Tieliikennelain vastainen jalkakäytäväpysäköinti on kunnallisilla päätöksillä hyväksytty maksulliseksi ja valvotuksi ja siten näennäisesti hyväksyttäväksi lailliseksi toiminnaksi, jolla on katutilan käytön tehostamisen lisäksi vahva fiskaalinen perusta. Kunnallinenkin pysäköinninvalvonta sanktioineineen on tunnustettu kannattavaksi, työllistäväksi ja jopa taloudellisesti tuottavaksi toiminnaksi, kun välillisiä vaikutuksia ei oteta huomioon. Tulosajattelun mukaisesti pelkistäen maksullisia pysäköintipaikkoja lisäämällä virhepysäköinti määrä kasvaa ja valvonnan kannattavuus paranee. Välillisten vaikutusten merkitys ei kohdistu suoraan valvovaan viranomaiseen. Esteettömyyden toteutumista haittaava pysäköintiruutujen lisääminen on tapahtunut ajoradasta korotetuille jalkakäytävillä, jopa risteysalueilla risteävän kadun kohdalle ja vakavinta haittaa ja vaaratilanteita aiheuttaen välittömästi suojateiden eteen.

Epäjatkuvat jalankulkureitit syntynevät rakennusvalvonnan ja kadunpidon myötävaikutuksella. Esteettömyyden toteutumista tulisi rakennus- ja infratöiden osalta valvoa hanke- ja korttelikohtaisesti sekä varmistua, että jalankulkijoiden käytössä on aina opastettu, turvallinen reitti. Jalankulkijoiden ohjaaminen ajoradalle on suojateiden kohtia lukuun ottamatta lain vastaista samoin kuin olemassa olevan liikenteelle luovutetun jalankulkuyhteyden katkaiseminen. Useimmiten havaitut epäjatkuvuudet ovat syntyneet puutteellisten työnaikaisten liikennejärjestelyjen yhteydessä. Vastuu työnaikaisten järjestelyjen lainmukaisesta toteuttamisesta on viimekädessä hankkeen tilaajaorganisaatiolla, kadunpitäjällä.

Osa jalkakäytävien epäjatkuvuuksista johtuu puutteellisista asemakaavamääräyksistä tai rakennusvalvonnan myöntämistä luvista. Korjausvelvollisuutta näin syntyneisiin epäjatkuvuuksiin ei ole.

Jalkakäytäväpyöräilyä tulisi valvoa tehokkaammin ja sanktiointia kehittää. Jalkakäytävällä luvaton pyöräily on jalankulkijan kannalta aina odottamatonta ja turvattomuuden tunnetta ja vaaratilanteita aiheuttavaa. Pyöräilijät tulisi aina voida tunnistaa, esim. pakollisiksi määrättävällä suojakypärän käytöllä. Liikenneympäristössä ei voi enää pyöräilyn suosion kasvaessa olla perusteltua hyväksyä pyöräilijän muuttuminen jalankulkijaksi niin halutessaan.

Jalankulun ja pyöräilyn yhdistämiseksi samaan tilaan lienee syynä katutilan käytön valinta ja jakoperusteet tai erillisten väylien perustamiskustannukset, mutta samaan tilaan ne eivät esteettömyyden kannalta kuulu. Kaksisuuntainen pyöräiliikenne yhdistettynä jalankulkuun samalla väylällä aiheuttaa ongelmia, häiriöitä ja turvattomuuden tunnetta molemmille käyttäjäryhmille.

Läpiajoliikenteen suosiminen varsinkin raskaan liikenteen runsaan määrän takia jakaa kaupunkia kahtia ja aiheuttaa samalla mm. viihtyisyyden ja liikenneturvallisuuden heikkene- mistä, terveys- ym. haittoja sekä päästöjä.



Kuva 198 vasemmalla. Suurloh- jankadun ja Laurinkadun valo-oh- jattu risteys ydinkeskustassa. Raskaan liikenteen määrä on kau- punkikeskustassa erittäin suuri. Suojatieylitysmahdollisuudet on risteyksessä minimoitu. Kadun vastakkaisella puolella rekan ta- kana sijaitsevalle kaukoliikenteen pysäkillä pääsy edellyttää var- haista ennakkointia ja tuntuvia odo- tusaikoja liikennevaloissa. Kau- punki on jalankulun ja liikenneyh- teyksien kannalta käytännössä ja- kautunut kahtia.

Pölyhaitat ovat sadekelillä on- neksi roiskehaittoja pienemmät.

Näiden lisäksi voidaan omana ongelmanaan pitää kapeita jalkakäytäviä keskustan kivijalka- liikkeiden kohdalla jakelu- ja huoltoliikenteen reittien purku- tai lastaustilana, kun tarvittavia reittejä ei kaavoitusvaiheessa ole suunniteltu ko. toimintoja tukevalla tavalla toteutettavaksi.

Tunnistetut 'oireet' ovat vakava osoitus joko puutteellisen osaamisen, välinpitämättömyy- den, taloudellisten vaatimusten tai katutilassa toteutuneiden esteettömyyteen välinpitämät- tömästi kohdistuvien asenteiden vaikutuksesta yhdenvertaisesti esteettömän kaupunkikuvan synnyttämiseen.

Esteettömyyden toteutumattomuudesta aiheutuvat sosiaaliset vaikutukset voivat olla merkittäviä. Kouluteiden turvallisuus ja päivittäisen asioinnin reitit tulisi säilyttää turvallisina ja yhtenäisinä myös katuhankkeiden yhteydessä. Rakennetun ympäristön ylläpito ja hoito edel-



lyttävät toisinaan jalkakäytäväalueiden hyödyntämistä. Tällöin tulisi aina varmistua esteettömän jalankulun turvaamisesta joko jalkakäytävällä työmaasta erotettuna tai siirrettynä turvallisesti ja esteettömästi ajoradalle tarvittavine liikennejärjestelyineen ja opastuksineen. Jalkakäytävien hoidon ja kunnossapidon merkitystä jalkakäytävien esteettömyyteen ja turvallisuuteen ei voi korostaa liikaa.

Kuva 199 vasemmalla. Laurinkadun ja Sibeliuksenkadun risteys Laurinkadun suunnasta kuvattuna. Taustalla Pyhän Laurin kirkko. Laurinkadun puoleinen jalkakäytävä on ollut pitkään puutteellisesti hoidettu ja kadun ylitys suojatietä käyttäen on ollut mahdotonta. Kulman takana taksiasema, jonne johtava jalankulkuyhteys on Laurinkadun suunnasta katkaistu.



Kuva 200. Suurlohjankatu. Katualueen oikeassa reunassa on ajoradasta reunakivellä erotettu yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Kuluneen pysäytysviivan ylittänyt oikean ajokaistan valinnut pyöräilijä on todennut ajoradan ahdasta pyörätietä turvallisemmaksi. Vasemmalla ajokaistalla Lohjan keskustassa usein nähty henkilöauto-kevyt perävaunu -yhdistelmä, jolle pysäköinti ei ole yhtä ongelmallista kuin raskaille ajoneuvoyhdistelmille.

Esteettömyyden toteutuminen edellyttää paitsi kadun rakenteiden, varusteiden ja laitteiden yhdessä muodostamaa rakenteellista esteettömyyttä myös edellä kuvatun institutionaalisen

esteettömyyden normatiivista toteutumista. Normatiivisella toteutuksella muodostuu lain-sääntäjän edellyttämä esteettömyyden minimitaso, jota institutionaalisella kunnan itsehallin-toon perustuvilla kuntakohtaisilla ohjeilla ja tulkinnoilla tulisi toteuttaa ja täsmentää eikä rapauttaa. Tämän institutionaalisen esteettömyyden tuottaa paitsi tässä tutkielmassa määri-telty kaupunkisuunnittelu kokonaisuudessaan myös yksityisten toimijoiden tulkinta ohjeiden noudattamisesta. Suunnittelun ja ohjeistusten tulkinnan tuloksena syntyvää toimintaa tulisi asiankuuluvasti valvoa paitsi fiskaalisin myös kaupunkikuvallisin perustein. Esteettömyys, turvallisuus ja viihtyisyys ovat jalankulkijan kannalta niitä kulmakiviä, joiden varaan kau-punkikuva ja urbaani liikenneympäristö rakentuvat.



Kuva 201 vasemmalla. Laurinkatu. Kun pysäköintiruutu ei riitä autoilevalle tien-käyttäjälle kadun varren reunakivellä ajoradasta erotettuun korotettuun vino-pysäköintiin, ylitetään maalaamalla mer-kityt rajaviivat. Miten autoilija kokee tai arvioi jalkakäytävän laajuuden? Pysä-köinti on tässäkin kohteessa toteutettu jalkakäytävän tasossa. Kun upotettu reunakivi runsaan 20 metrin päässä lop-puu odottamatta, muuttuuko jalkakäytä-vän raja? Miten rakennuksen jalka-käytävälle sijoitettujen tolppien vaiku-tusta voi arvioida esteettömyyden toteu-tumisen kannalta? Liikenneympäristön yhdenmukainen tulkittavuus on turvalli-sen liikenneympäristön perusedellytys.

Tässä kohden on vielä pakko muistuttaa tässä tutkielmassa noudatettavasta jalkakäytävän tieliikennelain mukaisesta määritelmästä. TLL (267/1981) 2§ 7) :n mukaan jalkakäytävällä tarkoitetaan jalankulkijoille ajoradasta rakenteellisesti erotettua tai erillistä tien osaa tai eril-listä tietä. Tarkastelun kohdealueella ajoradat rajoittuvat jalkakäytäviä rakenteellisesti rajaa-viin reunakiviin, mutta reunakivien käyttö ei ole johdonmukaista. Reunakivet voivat puuttua tai olla viistettyjä tai madallettuja tonttiliittymien kohdalla. Myös jalkakäytävien tasausta ja kallistuksia on sovitettu tonttiliittymien jatkeiden kohdalla ajoneuvoliikenteen ehdoilla. Epä-johdonmukaisesti puuttuvia, upotettuja tai madallettuja reunakiviä ei näkövammaisen vält-tämättä tunnista ja voi käyttää liikkumisen apuna. Suojateiden kohtien erottaminen madal-lettujen tai viistottujen jalkakäytävien reunakivien avulla on näkövammaiselle helppoa tun-nistaa, mutta edellyttää johdonmukaisuutta koko jalkakäytäväverkoston osalta. Poikkeamat tulisi merkitä näkövammaiselle yksiselitteisesti tulkittavalla tavalla siten, ettei jalkakäytä-vien esteettömyys heikkene tai vaarannu.



Kuva 202 vasemmalla. Laurinkatu. Kuvaussuunta pohjoiseen. Kuinka kuvassa määräytyy jalkakäytävän paikka ja laajuus? Oikealta tuleva pysäköintialueelle johtava tonttiliittymä erottuu upotetun reunakiven oikealla puolella. Pysäköintiruutujen merkintätavat vaihtelevat. Autoille pysäköintipaikat osoitetaan liikennemerkkein ja ajoratamerkinnoin, mutta jalankulkijaa opastetaan vain pyöräilyn ehdoilla yhdistetyillä tai erillisillä pyöräteillä. Kuvan 204 kohteessa Laurinkadun varren jalkakäytävällä pyöräily ei ole sallittua. Jalankulkijat käyttävät yleisesti pysäköintiruutujen ja viereisten puisto- ja pysäköintialueiden välistä aluetta. Pyöräilijät hyödyntävät liikkeessaan usein tyhjiä pysäköintiruutuja.

Laurinkadun varressa ei sen itäreunassa ole merkittyä erillistä tai yhdistettyä pyörätietä tutkielman kohdealueella Kauppakadun ja Sibeliuksenkadun välisellä osuudella. Vastakkaisella puolella kadun länsireunassa vastaavalla osuudella on jalkakäytävästä erotettu pyörätie Prismakorttelin kohdalla Postikadun risteyksestä etelään.

Kuva 203 oikealla. Laurinkatu. Kuvissa 201 ja 202 erotuva upotettu reunakivi päättyy Tehtaankadun risteyskohdalla. Kuvan vasemmassa reunassa erottuva valkoinen kuvio on osa pysäköintiruudun rajausta osoittavaa maalimerkintää. Jalkakäytäväalueen leveys kasvaa upotetusta reunakivestä ajoradan reunaan. Kun tullaan vastakkaisesta suunnasta mäkeä alas, miten voi hahmottaa jalkakäytäväalueen? Kun sidekivien ladonta tai malli muuttuu, kertooko se eri aikaan tehdystä töistä, eri toimittajalta tilatuista kivistä, suunnittelijan valinnoista vai jostain ihan muusta? Kuvassa näkyvä mainos on mainio este jalankulkijoille keskellä jalkakäytävää! Miten jalkakäytäväalue määräytyy?



Kuva 204 vasemmalla. Laurinkatu. Suojatien jälkeen on verotoimiston kohdalla kaksi inva-pysäköintiin osoitettua pysäköintiruutua. Molempiin ruutuihin sopivasti mahtumaan saadussa kuorma-autossa ei ollut inva-pysäköintiin oikeuttavaa tunnusta näkyvillä.

Tilankäyttöä katualueilla voi pitää ongelmallisena, kun yritetään ratkaista ajoneuvoliikenteen välityskykyä ja muita ongelmia jalankulun ja pyöräilyn toiminnallisuuden ja tilantar-

peen kustannuksella. Keskusta-alueilla jalkakäytävien moninaiskäyttö pysäköintiin tuo mukanaan institutionaalisena pidettävän ongelman, kun pysäköinnin poikkeuksista on muodostumassa kaupunkikohtainen suunnittelu- tai toteutusnormi tai käytäntö, jonka valvonnasta ja sanktioinnista vaikuttaisi päättävän kunnallinen pysäköinninvalvoja. Pysäköinninvalvoja ratkaisee myös ensisijaisesti jalkakäytävälle korotetun virhepysäköinnin sanktioista tehdyt reklamaatiot, muistutukset, oikaisuvaatimukset jne. vaikka kyseessä ei lähtökohtaisesti ole pysäköintirike. Kyseessä on hallinnollinen rikkomus, jossa pysäköintipaikat on kaupungin toimesta sijoitettu tieliikennelain vastaisesti korotettuina jalkakäytävälle ja vastaajana tulisi olla kaupunki kadunpitäjänä.

Lohjalla kuvaavana esimerkkinä toimii linja-autoaseman pysäköintijärjestelyt, jossa bussit pysäköivät jatkuvasti sanktiotta ajoradalla pysähtymiskiellosta välittämättä (kuvat 4, 7, 9 ja 10). Liikennesuunnittelusta ja asetetuista liikennemerkkeistä katualueillaan vastaa kaupunki, mutta tieliikennelain vastaisiin toimiin ei kunnallinen itsehallintokaan oikeuta. Lainvastaisen pysäköinnin voisi arvioida päättyvän viimeistään kolmanteen alueella määrättyyn pysäköintivirhemaksuun, kun sana kuljettajien keskuudessa on kiertänyt. Virhemaksuja määräämällä ei kuitenkaan ratkaista taukopysäköinnin ongelmaa, vaan ainoastaan siirretään se muualle. Parhaan ratkaisun voinee löytää normatiivista yhdenvertaisuusperiaatetta noudattaen liikennesuunnittelun keinoin? Samassa yhteydessä voisi linja-autoasemalle merkitä pysäkit?

Pysäköinti jalkakäytävillä on yksi esteettömyyden toteutumista toistuvasti haittaavista tämän tutkielman yhteydessä tehtyjen havaintojen perusteella hiljaisesti hyväksytyistä institutionaalisina pidettävistä esteettömyyden toteutumista haittaavista tekijöistä. Lohjan keskustan kiistämättömän tehokkaasti toimiva aikarajoitetun pysäköinnin valvonta ei tehtyjen havaintojen perusteella tunnista tai halua tunnistaa muita pysäköinnin ongelmakohtia. Haastatellessani pysäköinninvalvontaa käytännössä katualueella suorittavaa viranomaista tämä ihmetteli suuresti kysymystäni mahdollisuudesta muualla kuin pysäköintiruuduissa, ajoradalla, jalkakäytävällä tai erillisillä sopimusalueilla, tapahtuvan pysäköinnin valvonnan sisällyttämisestä heidän vastuulleen. Ehdotukseni tarkoituksena ei ole rajoittaa huolto- tai jake-luliikenteen pysäköintimahdollisuuksia, vaan varmistua jalkakäytävän asianmukaisesta käytöstä ja pysäköinnin valvonnan mahdollisuudesta kerätä havaintoja mahdollisten kehittämistoimenpiteiden toteuttamiseksi. Edellyttäisikö pysäköinninvalvonnan kohdistaminen myös 'ruuduttomaan' jalkakäytäväpysäköintiin laki-, asenne- vai organisaatiomuutosta?

Tutkimushavaintojen perusteella jalkakäytäväpysäköintiä voisi estevaikutuksen perusteella jaotella kolmeen osaan:

1. Pysäköinti ajoradasta reunakivellä erotetuille korotetuille jalkakäytäväalueille maallattuihin ruutuihin. Haitta jalankululle satunnaista, ahtaissa kohteissa on usein toistuvaa.
2. TLL 28§ 3mom:n mukainen pysäköinti reunakivellä erotetuille korotetuille, pysäköityä ajoneuvoa leveämmille jalkakäytävälle. Haitta jalankululle on toistuvaa.
3. TLL 28§ 3mom:n mukainen pysäköinti reunakivellä erotetuille korotetuille kapeahkoille jalkakäytävälle estää jalankulun.



Kuva 205. Jalankulun estävä pysäköintitapa.

Kun jalankulku muutoin estyy, voi jalankulkija joutua siirtymään ajoradalle kiertääkseen esteen tai palata takaisin. Jalankulun estävä toiminta on usein maankäyttö- ja rakennuslain 167§ 2mom. vastaista. Kyseessä saattaa olla MRL 185§ 1mom:n mukaisesta rakentamisrikkomuksesta. Kun jalankulku estyy vaaraa aiheuttavan esteen tai muun

syyn takia, on kyseessä todennäköisesti jalkakäytävällä tehtävään toimenpiteeseen liittyvä sopimus- tmv. rikkomus, jossa vastuullisena viranomaisena on kadunpitäjä. Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat tieliikennelain, TLL 267/1981, 27§ ja 28§ on otettu tämän tutkielman liitteeksi 6, jossa on lisäksi ote tieliikenneasetuksesta, TLA 182/1982: 19§ Merkki 521.

Edellä kuvattujen pysäköintitapojen lisäksi puolittainen ajoratapysäköinti jalkakäytävän reunakivi ylittäen on yleistä, mutta mahdollistaa useimmiten esteettömän jalankulun (kuva 153a). Kun katutasoon on hyväksytty sijoitettavaksi kivijalkaliikkeitä, olisi liikkeitä palvelevan huolto- ja jakeluliikenteen tarpeet otettava jo kaavoituksessa tai viimeistään katusuunnitelmassa huomioon, mikäli reittejä ei ole suunniteltu muutoin huomioon otetuiksi. Ongelmia syntyy liian kapeaksi suunnitelluista tai toteutetuista jalkakäytävistä, kun vaihtoehtoista kuljetusreittiä liikkeeseen ei ole. Jos katualueella ei ole ajoratapysäköintimahdollisuutta, jää huolto- ja jakeluliikenteen vaihtoehtoiksi ainoastaan huonoja, ei-toivottuja, autonkuljettajaa syyllistäviä tapoja. Jalkakäytävästä muodostuu tällöin vastoin tieliikennelain henkeä hybridi, joka palvelee paitsi jalankulkua myös ajoneuvoliikenteen sujuvuutta. Kun jalkakäytävään yhdistetään pyörätie, ovat ongelman ratkaisuvaihtoehdot entistä haastavampia.

Esteettömyyden toteutumista vaikeuttava ongelma on myös hiljaisesti hyväksytyltä vaikuttava jatkuvasti toistuva pyöräily jalkakäytävillä. Pyöräilyn aiheuttamien ongelmien määrää voi tämän tutkielman yhteydessä tehtyjen havaintojen perusteella yleisyydessään pitää pysäköinnin aiheuttamia häiriöitä suurempana. Sallittujen pyöräilyreittien merkintä on tehtyjen havaintojen perusteella jatkuvuuden osalta epämääräinen. Pyöräteiden päättymistä on vaikeaa, toisinaan jopa mahdotonta huomata, jos yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien käyttötarkoitus muuttuu pelkäksi jalkakäytäväksi. Pyöräilijä ei välttämättä tunnista siirtyneensä jalkakäytävälle, mutta jalankulkijat tunnistavat häiriön aiheuttajan ensisijaisesti turvattomuuden tunteena ja nopeasti ja hiljaisesti syntyvinä satunnaisinä yllätys- ja vaaratilanteina.

Olin itse havaintoja tehdessäni väistely-yrityksistäni huolimatta jäädä suojatiellä älypuhelin-taan tuijottavan kypärättömän pyöräilijän yliajamaksi.

Jalankulkijoille pyöriteiden sijainti on monesti helpommin tunnistettavissa ja havaittavissa kuin nopeasti eteneville pyöräilijöille, siksi luvaton jalkakäytäväpyöräily yleisyydestään huolimatta usein yllättää. Kapeahkoilla väylillä kohtaaminen voi olla sää-, keli- tai muista olosuhteista riippumatta haastavaa. Pyörien ominaisuuksien kehittyessä myös niiden nopeudet ovat kasvaneet ja pyöräilyn muodot moninaistuneet. Sähköpyörät tai tavarankuljetukseen tarkoitetut kolmipyöräiset asettavat pyöräilyn sallimiselle uudenlaisia vaatimuksia. Erillisiä jalkakäytävänopeusrajoituksia ei polkupyörille ole, paikoituskin on ilmaista. Autoilijoiden vapaat nopeudet ovat muuttuneet jatkuvasti tiukentuviksi rajoituksiksi, mutta pyöräilynopeudet kasvavat kilpaa pyöräilijöiden määrän kasvun kanssa. Vihreän aallon kanssa kilpaa pyöräilevät eivät monesti umpikortteleiden kulmissa varaudu riittävästi nurkan takaa tulevaan jalankulkijaan vauhtia hiljentämällä ja varovaisuutta noudattaen. Olen vastikään ollut jäädä kadunkulmassa yllättäen oikealta rakennuksen nurkan takaa tulevan kilpaa vihreän valon kanssa polkevan pyöräilijän alle. Pyöräillen on tosi nopeaa ja helppoa koukata valo-ohjatun risteyksen punaiset valot risteävän kadun seuraavan liikennevalottaman risteyksen yli suojatietä hyväksi käyttäen, monesti jopa katsetta kääntämättä tai pysähtymättä ennen suojatietä. Jalkakäytävää toisella puolen katua jatkamalla pääsee nopeasti takaisin alkuperäiselle reitille. Tilanne on hetkessä ohi.

Jalankulkijat tulisi pystyä erottamaan pyöräilijöistä, koska heidän liikennesäännöissään on eroa. Pyöräilijän saapuessa suojatien kohdalle, pikainen jarrutus ja pyörää juosten taluttaen suojatietä pitkin yli ajoradan on tämän päivän laillista autoilijat yllättävää arkiliikennettä. Punaiset valot kierretään usein koukkaamalla risteävän kadun jalankulkijoille palavan vihreän kautta ja jatkaen seuraavan liikennevalottoman suojatien kautta edellisessä kappaleessa kuvatun mukaisesti, usein nousematta edes satulasta. Pyöräilijöitä voisi jopa kutsua liikenteen lainsuojatuiksi kriminaaleiksi, koska heitä eivät liikennesääntöjen noudattaminen välttämättä kiinnosta. Ensimmäinen askel jalankulkijoiden turvallisuuden lisäämiseksi voisi olla pyöräilijöiden suojakypärien käyttöpakko, jotta pyöräilijät erottaisi ja tunnistaisi jalkakäytävillä ja suojateilla pyöräilijöistä. Tämä olisi bonus pyöräilijöiden henkilökohtaisen turvallisuuden lisääntymisestä. Pyöräilyonnettomuuksien määrä on viime vuosina kasvanut huolettavasti. Jane Jacobsin ajatukset ympäristön valvovien silmien tarpeesta ovat edelleen ajankohtaisia.

Varsinaisen ehdottoman esteettömyysongelman aiheuttavat jalkakäytävien epäjatkuvuuskohtat, joita tässä tutkielmassa on tunnistettu korttelikohtaisessa ja yksittäishavaintojen tarkastelussa. Paitsi kesken korttelin päättyvät jalkakäytäväyhteydet, on keskusta-alueella jalankulkua erityisen haittaavana pidettävä myös puuttuvia ja puutteellisia kadunylitysmahdollisuuksia. Jalkakäytäväyhteyksien johdonmukaista jatkuvuutta risteyksissä katujen molemmin puolin jatkuvien suojatein on kaupunkien keskusta-alueilla pidettävä jalkakäytäväyhteyksien perusominaisuutena ja samalla esteettömän liikkumisen mahdollistavana perusvaatimuksena. Jalkakäytävän jatkuvuuden katkeaminen vähäisimmässäkään määrin rajoittaa liikkumismahdollisuuksia, aiheuttaa turvattomuutta ja voi lisätä jalankulkijan matkaa kohtuuttomasti.

Mikäli katuja suunnitellaan ajoneuvoliikenteen kuljettajien ja matkustajien ehdoilla, unohdetaan asukkaat. On kyseessä perustavanlaatuinen valinta: onko kaupunkia suunniteltava liikenteen vai liikkumisen ehdoilla. Toisaalta ehkä yhtä suuren ongelman muodostavat ne esteettömän liikkumisen kannalta kohtuuttomat, usein kustannusten minimointiin perustuvat vaatimukset, joita esitetään rakentajien, rakennuttajien ja kiinteistöjen omistajien ja näiden edustajien toimesta ja joita kaavoitus- tai lupaviranomaisissa ei ymmärretä, osata tai haluta kiistää tai kieltää.

Jalankulkijoiden ja asukkaiden ympäristöä on helppo pilata tai jakaa runsasliikenteisillä väylillä vähemmän houkutteleviin meluisiin alueisiin tai vaihtoehtoisesti katkaista esteettömiä reittejä niiden viihtyisyyttä, turvallisuutta tai houkuttelevuutta kaventamalla, heikolla hoidolla tai olosuhteita muuten esim. uusien rajoituksien heikentämällä. Liikennevalojen käytön tulisi ainakin lyhytkestoisten ruuhka-aikojen ulkopuolella suosia jalankulkua katujen luoman estevaikutuksen minimoimiseksi.

Asemakaavamääräysten tarkoituksen ja tulkinnan tulisi olla jalankulun osalta nykyistä yksiselitteisempää ja jalankulkureittien esteetöntä yhtenäisyyttä korostavaa jo asemakaavamääräyksiä laadittaessa. Jalkakäytävän efektiivinen, esteetön leveys tulisi määritellä keskustalueilla korttelikohtaisesti esim. tarjolla olevien palveluiden määrän tmv. suhteen. Raken-nushankkeiden katualueelle ulottuvia ilman riittävän kattavia etukäteen laadittuja vaikutus-selvityksiin perustuvia jalankulkua haittaavia suunnitteluratkaisuja ei tulisi lainkaan hyväksyä tai ottaa käsiteltäviksi asemakaavan tai katusuunnitelman hyväksymisen jälkeen. Korvaavien tai vaihtoehtoisten työnaikaisten liikennejärjestelysuunnitelmien tulisi tällöin vastata vähintään esteettömyyttä ylläpitävien alkuperäisten suunnitelmien sisältöä vastaavaa tasoa tai niitä laadukkaampia korvaavia ratkaisuja.

Kadunvarsien poikkeuksellinen vinopysäköinti aiheuttaa vaaratilanteita päivittäin, kun katualueen tilankäyttöä optimoidaan pysäköintipaikkojen lukumäärällä jalankulkijoiden liikenneturvallisuuden ja viihtyisyyden kustannuksella.

Fyysisen esteettömyyden toteutumattomuutta voi pitää ilmentymä tai oireena erilaisista arvostuksista tai niiden puutteesta ja yksiselitteisesti yksilöimättömien liikennekäsitteiden sisältöjen mahdollistamasta jalankulkijan oikeuksien vähättelystä. Viihtyisyys luo edellytyksiä turvalliseksi koettavalle ympäristölle.

Viihtyisyys on ympäristön todennettavissa oleva ominaisuus eikä ole synonyymi viihtyvyydelle, jonka vastakohta viihtymättömyys (Kielikello 1984).

Keskusta-alueiden esteetöntä liikkumisympäristöä on helppo häiritä ja loukata. Epäkohtien korjaaminen ja 'oireiden' paraneminen voi vaatia sukupolven vaihdosta.

Esteettömyyden toteutumisesta tukee kaupunkisuunnittelullinen kaupunkikuvassa tunnistettavissa oleva yhdenmukaisesti ja -vertaisesti toteutettu kokonaisuuden hallinta DfA-periaatetta noudattaen.

Esteettömyys ja turvallisuus ovat liikenteelle luovutettujen kevyen liikenteen väylien osalta maankäyttö- ja rakennuslaissa vaadittua hyvää kaupunkikuvaa ja viihtyisyyttä edistäviä kadun ominaisuuksia, joiden ylläpitämisen valvonnasta on vastuu kunnan määräämällä viranomaisella, kadunpitäjällä (MRL 167§ 2 mom).



Kuva 206. Lohjan kauppatori.
Keltainen sulkuviiva, sulkupuomi ja rakenteellinen kulkueste, terassi torin laidalla.

Ignorance is bliss.

Lähteet

- Aura, S. 1989. Episodi liikkumisen analyysiyksikkönä: Rakennetusta ympäristöstä liikuttaessa saatavan esteettisen kokemuksen ympäristöpsykologinen tarkastelu. Tampere: TTKK.
- Aura, S., Horelli, L. & Korpela, K. 1997. *Ympäristöpsykologian perusteet*. Porvoo; Helsinki; Juva. WSOY.
- Eduskunnan esteettömyystyöryhmä. EDUSKUNNAN ESTEETTÖMYYS- JA SAAVUTETTAVUUSSELVITYS. 2006. https://www.eduskunta.fi/FI/tietoaeduskunnasta/julkaisut/Documents/ekj_5+2006.pdf. tai http://www.invalidiliitto.fi/files/attachments/eduskunnan_raportti.pdf.
- Gehl, J. 2011. *Life between buildings: Using public space*. Washington, DC: Island Press.
- Gehl, J. & Svarre B. 2013. *How to study public life*. Washington (D.C.): Island Press.
- Gibson, J. J. 1986. The ecological approach to visual perception. Hillsdale [N.J.]: New York: Lawrence Erlbaum Associates, Psychology Press.
- Helsingin kaupunki. 2014. Katutilan mitoitus. Suunnitteluohjeet Helsingin kaupungille 05/2014. https://www.hel.fi/static/hkr/julkaisut/ohjeet/katutila_mitoitus.pdf.
- Jacobs, J. 1961. *The death and life of great American cities*. New York: Random House.
- Jokiniemi, J. 2007. *Kaupunki kaikille aisteille: Moniaistisuus ja saavutettavuus rakennetussa ympäristössä*. Espoo: Teknillinen korkeakoulu: Teknillinen korkeakoulu.
- Kielikello. 1984. *Viihtyvän vastakohta on viihtymätön ja viihtyvyyden vastakohta viihtymättömyys*. <http://www.kielikello.fi/index.php?mid=2&pid=11&aid=1091>L. 4/1984. Luettu 14.9.2017.
- Kivilaakso E. et al. 2013. Tilapäiset liikennejärjestelyt katu- ja yleisillä alueilla. Suomen kuntatekniikan yhdistys. Suomen kuntatekniikan yhdistyksen julkaisuja 2013:1. <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahU-KEwiH4uDEvr3VAhWQh7QKHRHAAI0QFggpMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.es-poo.fi%2Fdownload%2Fname%2F%257B11E7BA6-CB7E-45DD-966B-575AB1EF08E1%257D%2F85767&usq=AFQjCNHJNOmjmHrWP5UGJeJcag-XChOXjww>.
- Kuntaliitto. 2017. Väestötietoa kunnittain. <https://www.kuntaliitto.fi/asiantuntijapalvelut/vaestotietoja-kunnittain>.
- Kuoppa, J. 2016. *Kävelyn lupaukset kaupungissa: Kolme tapausta kävelijöiden arjesta ja kokemuksista sekä kaupunkisuunnittelusta*. Tampere: Tampere University Press. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-03-0063-0>.
- Kyttä, M 2004, Ihmisyystavallinen elinympäristö: tutkimustietoa ja käytännön ideoita rakennetun ympäristön suunnittelua varten. Yleinen insinööritoimisto YIT, Teknillinen korkeakoulu, Helsinki.

[Kyttä, M & Kahila, M 2006 'PehmoGIS elinympäristön koetun laadun kartoittajana'](#) Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B, Nro 90, Teknillinen korkeakoulu, Espoo. <http://lib.tkk.fi/Raportit/2006/isbn9789512288328.pdf>.

Liikennevirasto. 2013. Sulku- ja varoituslaitteet. Laatuvaatimukset ja käyttö. Toteuttamisvaiheen ohjaus. Liikenneviraston ohjeita 39/2013. https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo_2013-39_sulku_varoituslaitteet_web.pdf.

Liikennevirasto. 2014. Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. (http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailuvaylien_web.pdf).

Lohjan kaupunki. 2006. Esteetöntä kulkua LOHJALLA - Hinderfri gång I LOJO. Opas liikuntaesteisille Guide för funktionshindrade. http://www.lohja.fi/Liitetiedostot/estetonOPAS_aj_1%5B1%5D.pdf.

Lohjan kaupunki. 2010. Lohjan kaupungin turvallisuussuunnitelma. http://www.turvallisuussuunnittelu.fi/material/attachments/turvallisuussuunnittelu/turvallisuussuunnittelu/turvallisuussuunnitelmia/uusimaa/6930nWb5a/Lohjan_kaupungin_turvallisuussuunnitelma_2010.pdf.

Lohjan kaupunki. 2014. Maankäytön rakenne 2013-37. Lohja. <http://www.lohja.fi/default.asp?sivu=1&alasivu=337&kieli=246>.

Lohjan kaupunki. 2015. IKÄÄNTYVÄ LOHJA 2018. Lohjan ikääntymispoliittinen ohjelma 2015 - 2018. <http://www.lohja.fi/Liitetiedostot/perusturva/ikaihmi-set/Ik%E4%E4ntyv%E4%20LOHJA%202018.pdf>.

Pesola, K. 2009. Esteettömyysopas. Invalidiliitto. http://www.cultureforall.info/doc/tietopaketit_ja_opaat/esteettomyysopas.pdf.

PKS-kaupungit. 2017. Yleisten alueiden käyttö, tilapäiset liikennejärjestelyt ja katutyöt. http://www.kauniainen.fi/files/12544/Kaivutyot_ja_tilapaiset_liikennejarjestelyt_paakaupunkiseudulla_2017.pdf. Luettu 30.10.2017.

Puustinen, S. 2006. Suomalainen kaavoittajaprofessio ja suunnittelun kommunikatiivinen käänne: Vuorovaikutukseen liittyvät ongelmat ja mahdollisuudet suurten kaupunkien kaavoittajien näkökulmasta. Espoo: Teknillinen korkeakoulu.

Ristimäki, Miro. 2016. Examining Life Cycle Management in Urban Development - Identifying Unexploited Value through a Life Cycle Management Approach. Elinkaarijohtamisen tutkiminen kaupunkikehityksessä – hyödyntämättömän arvon tunnistaminen elinkaaren huomioivan lähestymistavan avulla. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-60-6722-3>.

Rapoport, A. 1982. The meaning of the built environment: A nonverbal communication approach. Beverly Hills: Sage.

Ridell, S., Kymäläinen, P. & Nyyssönen, T. 2009. *Julkisen tilan poetiikkaa ja politiikkaa: Tieteidenvälisiä otteita vallasta kaupunki-, media- ja virtuaalituloissa*. Tampere: Tampere University.

Ruskovaara, A, toim. 2009. *Rakennetun ympäristön esteettömyyskarttoitus: Opas kartoituksen tilaajalle ja toteuttajalle*. Helsinki: Invalidiliitto.

Speck, J. 2012. *Walkable city: How downtown can save America, one step at a time*. New York: Farrar, Straus and Giroux.

Suomen Paikallisliikenneliitto ry (PLL).2008. Bussiliikenteen infrakortti no 1. http://www.pllry.fi/liitteet/infrakortti_1.pdf. Luettu 22.3.2017.

Suomen YK-liitto. 2015. YK:n yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista ja sopimuksen valinnainen pöytäkirja. http://www.ykliitto.fi/sites/ykliitto.fi/files/vammaisten_oikeudet_2016_net.pdf. Luettu 20.8.2017.

SuRaKu. 2008. Ulkotilojen esteettömyyden kartoitus- ja arviointiopas. Esteettömän ympäristön suunnitteluohjekortit 1-8. SuRaKu-projekti. https://www.hel.fi/static/hki4all/ohjeet/SURAKU_OPAS.pdf.

Terveiden ja hyvinvoinnin laitos, THL. Vammaispalvelujen käsikirja. <https://www.thl.fi/fi/web/vammaispalvelujen-kasikirja/palvelujen-jarjestamisprosessi/kasitteita#esteettomyys>. Luettu 27.2.2017.

Tiehallinto. 2009. Liikennemerkkien kuntoluokitus, Toteuttamisvaiheen ohjaus. Helsinki. http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2200060-v-09_liikennemerkkien_kuntoluokitus.pdf.

Tiihonen, A. 2016. Tieto&Trendit 3/2016, Talous- ja hyvinvointikatsaus. Tilastokeskus. <http://tietotrendit.stat.fi/mag/article/177/>. Luettu 18.8.2016.

Tilastokeskus. <http://www.stat.fi/til/index.html>.

Whyte, W. H. 1980. *The social life of small urban spaces*. Washington: Conservation Found.

Elektroniset FINLEX-lähteet:

Kielilaki, 423/2003. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20030423>.

Kuntalaki, KuntaL, 410/2015. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2015/20150410>.

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta, 669/1978. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780669>.

Liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista, 203/1982. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1982/19820203>.

Maankäyttö- ja rakennuslaki, MRL, 132/1999. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>.

Maankäyttö- ja rakennusasetus, MRA, 895/1999. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990895#L8P37>.

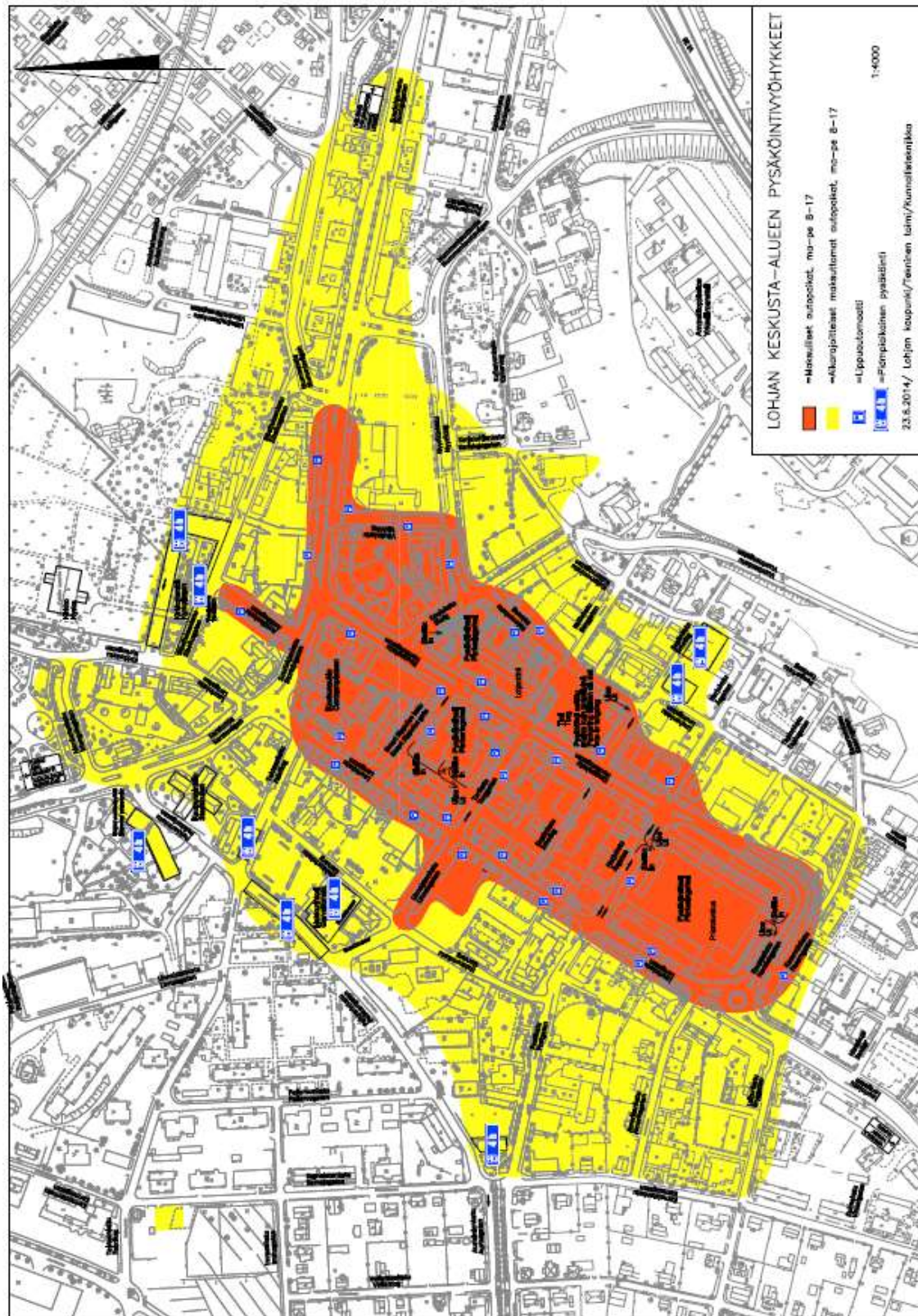
Kiinteistönmuodostamislaki, KML, 554/1995. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1995/19950554>.

Järjestyslaki, 27.6.2003/612. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20030612>.

Maantielaki, MaanTL 503/2005. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503>.
Tieliikennelaki, TLL 267/81. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267#L1>.
Yhdenvertaisuuslaki 1325/2014. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2014/20141325>.
Yksityistielaki, YksL 358/62. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1962/19620358>.

LIITELUETTELO

Liite 1	Tutkimuksen kohdealue	1 sivu
Liite 2	Kaupungin keskusta-alueen pysäköintiä koskevaa kartta- aineistoa	5 sivua
Liite 3	Ote Tiehallinnon julkaisusta 2009, Liikennemerkkien kuntoluokitus	2 sivua
Liite 4	Ote Kirsti Pesolan Esteettömyysoppaasta	1 sivu
Liite 5	Kuvia työnaikaisista liikennejärjestelyistä Tehtaankadun ja Laurinkadun kulmakiinteistössä tehtävän peruskorjauksen yhteydessä	2 sivua
Liite 6	Otteita tieliikennelaista ja -asetuksesta	2 sivua



LIITE 1. Tutkimuksen kohdealue:

- Lohjan ydinkeskustan pysäköintivyöhyke, punainen
- keskusta-alue, keltainen.

LÄHDE: http://www.lohja.fi/Liitetiedostot/Kaupunkisuunnittelu/Hallinto_ja_talous/Katusuunnitelmat/Keskustan_pysakointialueet.pdf

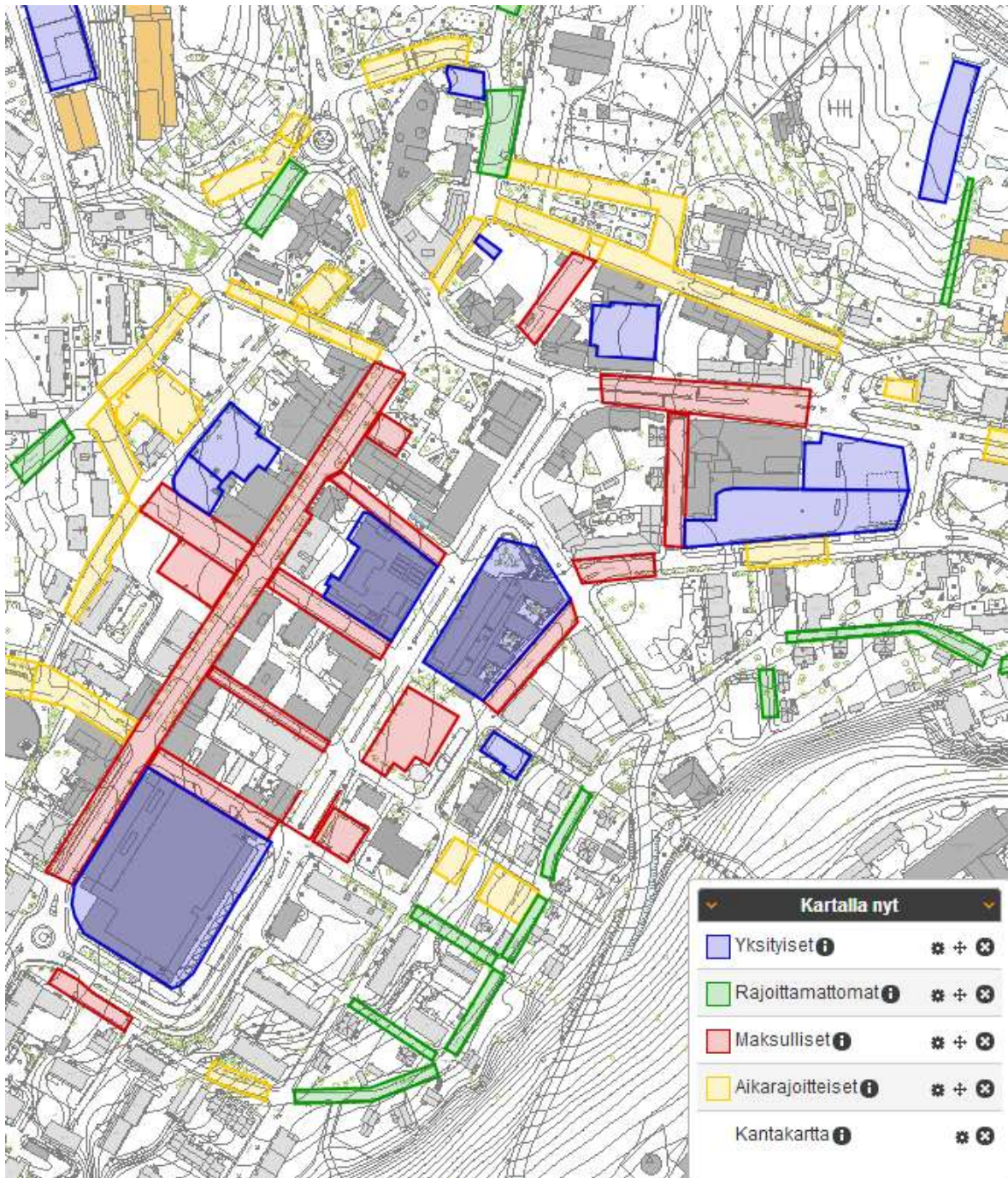
Kaupungin keskusta-alueeseen liittyvää pysäköintiä koskevaa kartta- aineistoa:



Opaskarttaote 2a. Lohjan kaupunkikeskusta-aluetta. Tilanne 12092017.

LÄHDE: <https://karttapalvelu.lohja.fi>.

Lohjan selainpohjaisesta karttapalvelusta on saatavilla runsaasti erilaista tietoa.

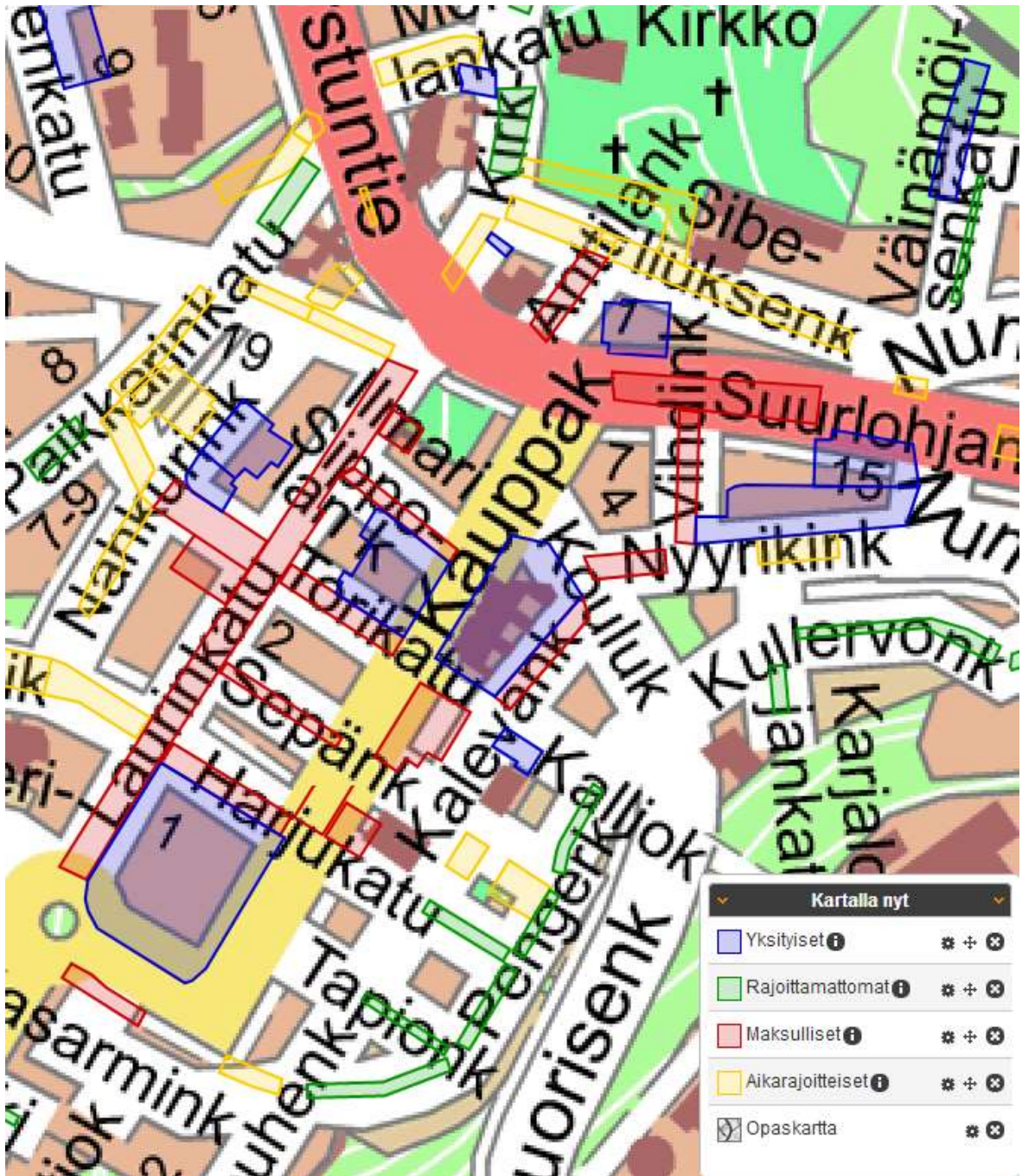


Kantakarttaote 2b. Pysäköintialueet. Tilanne 12092017. LÄHDE: <https://karttapalvelu.lohja.fi>.

Pysäköintialuetiedot ovat puutteellisia ainakin Kauppakadun ja Harjukadun osalta. Kauppakadun varressa on jalkakäytävälle merkittyjä pysäköintiruutuja sekä maksua varten pysäköintiautomaatteja. Harjukadun varressa molemmin puolinen pysäköintikielto välillä Laurinkatu-Kauppakatu. Kauppatorilla pysäköintiä on rajoitettu toripäivinä.

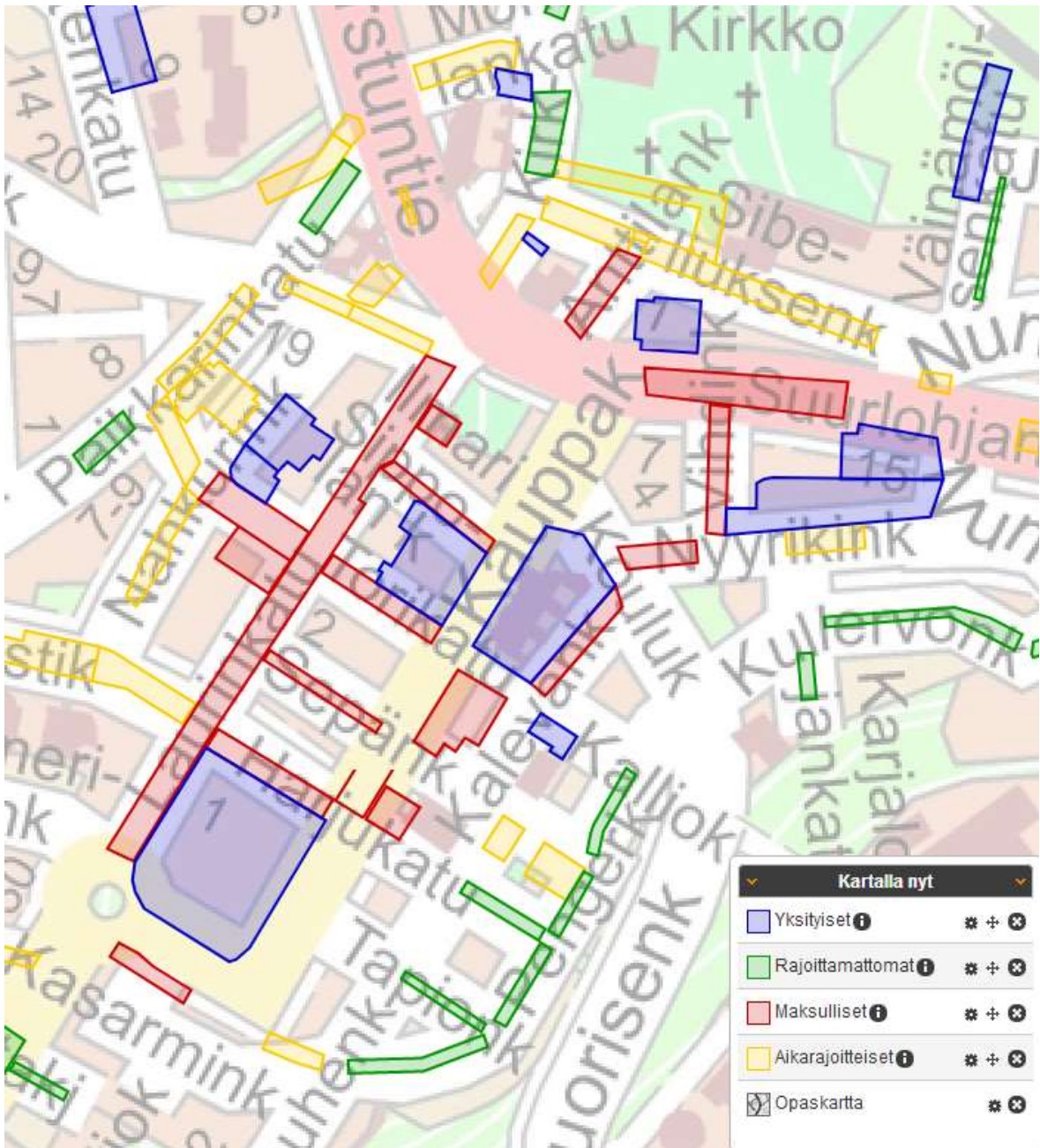
Kaupungin työntekijöilleen varaamaa Paikkarinkadun, Tehtaankadun ja Nahkurinkadun rajaamaa Nahkurintorin aluetta ei ole merkitty aineistoon maksullisena pysäköintialueena lainkaan. Alue on iltaisin vapaasti pysäköintikäytössä. Mm. kesälauantaisin alueella toimii kirpputori.

Tiedon tulkittavuudessa tai luotettavuudessa on puutteita.



Opaskarttaote 2c. Pysäköintialueet. Tilanne 12092017. LÄHDE: <https://karttapalvelu.lohja.fi>.

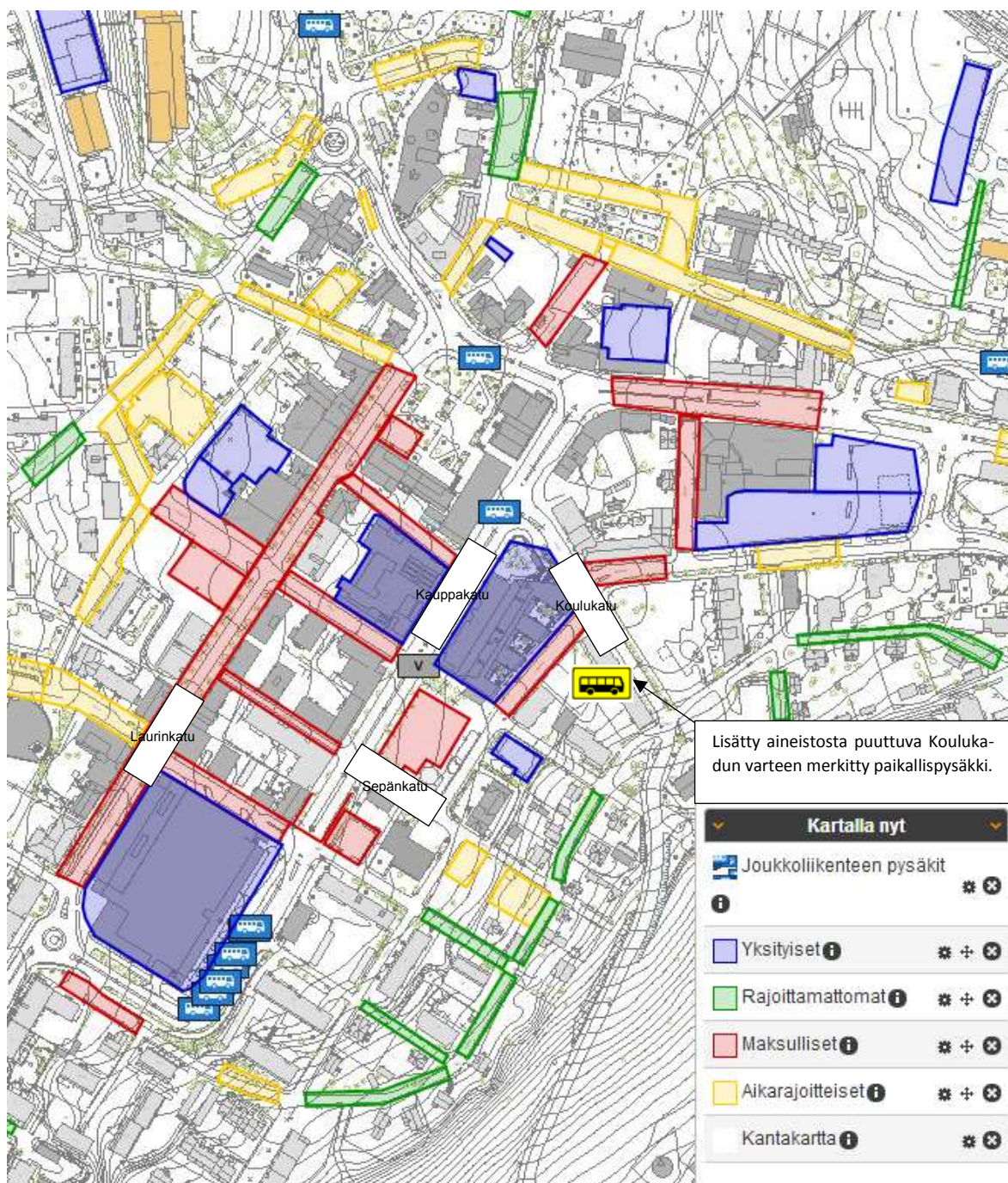
Taustakartta-aineistosta riippumatta pysäköintialueiden sijaintia ja laajuutta koskeva tieto on tutkielman yhteydessä tehtyjen havaintojen perusteella puutteellista tai vanhentunutta.



Opaskarttaote 2d. Pysäköintialueet. Tilanne 12092017. Opaskartan läpinäkyvyys 40%.

Kauppakadun varressa ei karttaotteen mukaan ole maksullisia pysäköintipaikkoja Sepänkadun ja Suurlohjankadun välisellä alueella yksityisiä pysäköintilaitoksia lukuun ottamatta. Kartta-aineisto ei pysäköintipaikkojen sijainnin osalta ole ajan tasalla.

LÄHDE: <https://karttapalvelu.lohja.fi>.



LIITE 2e. Joukkoliikenteen pysäkit ja pysäköintialueet. Kantakarttaote, tilanne 12092017. LÄHDE: <https://kartta-palvelu.lohja.fi>.

Kauppakadun varressa on karttaotteen mukaan maksullisia pysäköintipaikkoja Harjukadun ja Sepänkadun välisellä alueella. Sepänkadun varressa ei ole maksullisia pysäköintipaikkoja Laurinkadun ja Kauppakadun välisellä osuudella. Kartta-aineisto ei ole ajan tasalla.

Tutkielman tausta-aineistona käytettäessä pysäköintialuetiedot ilman alueella tehtyjä havaintoja antaisivat virheellisen lähtöolettan. Koulukadun varrella on jalkakäytävälle merkitty paikallisliikenteen pysäkki, joka on täydennetty oheiseen karttaan.

Ote Tiehallinnon julkaisusta 2009, Liikennemerkkien kuntoluokitus:

KUNTOLUOKITUKSEN PERUSTEET

Liikennemerkkien tehtävänä on varoittaa, ohjata ja opastaa liikennettä sekä välittää informaatiota tienkäyttäjille. Tässä julkaisussa esitettävän kuntoluokituksen avulla arvioidaan liikennemerkkien uusimis- ja kunnostustarvetta. Luokitusta käytetään liikennemerkkien kuntoinventoinnissa. Luokitusta käytetään myös hoidon ja ylläpidon alueurakoiden urakka-asiakirjana laatuvaatimusten asettamisessa.

Kuntoluokitus koskee maanteiden ja kevyen liikenteen väylien tieliikenneasetuksen mukaisia pysyviä liikennemerkkejä, viittoja, opastustauluja ja kiinteitä liikenteenohjauslaitteita, kuten erkanemis- ja taustamerkkejä. Muuttuvista liikennemerkeistä luokituksen piiriin kuuluvat mekaanisesti käännettävät merkit, mutta eivät esim. led- tai prismaperiaatteella toteutetut merkit. Kuntoluokitus koskee pelkästään liikennemerkin tauluosaa. Kuntoluokituksessa ei oteta kantaa liikennemerkkivarsiin ja muihin kiinnitysalustoihin, niiden kuntoon, vinouteen tai muihin ominaisuuksiin. Liikennemerkeihin liittyvä valaistus ei kuulu tämän kuntoluokituksen piiriin.

Liikennemerkkien päivittäiskunto, kuten lumisuus, likaisuus ja näköesteenä oleva kasvillisuus, jotka ovat poistettavissa normaalein hoitotoimin, ei vaikuta kuntoarviointiin. Kuntoluokituksessa ei oteta kantaa merkin tarpeellisuuteen, merkin sisällön oikeellisuuteen, merkin sijaintiin tien pituus- tai poikkisuunnassa, merkkien keskinäiseen loogisuuteen ja muihin vastaaviin seikkoihin. Liikennemerkkien kunto arvioidaan silmämääräisesti sanallisen kuvauksen ja valokuvaesimerkkien avulla. Samassa varressa olevat erilliset liikennemerkit ja lisäkilvet arvioidaan kukin erikseen. Samoin portaalissa olevat erilliset merkit arvioidaan kukin erikseen. Liikennemerkin kunnon arviointi perustuu seuraaviin arviointiperusteisiin:

- rakenteellinen kunto
- ulkoasu
- vauriot.

Rakenteellinen kunto kuvaa, missä vaiheessa teknistä käyttöikää liikennemerkki on. Rakenteellista kuntoa alentavat esimerkiksi kuluneisuus ja taipumat sekä liikennemerkkikalvon irtoamat, halkeamat ja repeämät.

Ulkoasua heikentävät värivauriot, kuten haalistuminen ja tummuminen, merkin piintynyt likaisuus, jota ei saada poistettua pesulla sekä töhryt, joiden poistaminen yleensä lisää kuluneisuutta. Ulkoasuun vaikuttavat myös merkin lamellien sävyerot.

Vaurio on yleensä ulkopuolisen tekijän aiheuttama mekaaninen rikkoontuminen, joka aiheuttaa usein merkin uusimistarpeen. Heijastavuutta arvioidaan vain liikennemerkin kuluneisuuden perusteella osana rakenteellista kuntoa. Merkin kuluneisuus kuitenkin kuvaa alentunutta heijastavuutta. Heijastavuuden tarkempi arviointi edellyttäisi heijastavuusmittarin käyttöä tai vähintäänkin pimeällä tapahtuvaa arviointia.

Liikennemerkkien kuntoluokitus on esitetty oheisessa taulukossa, LIITE 3a. Kuntoluokitusta on havainnollistettu seuraavien aukeamien kuvakoosteiden avulla.

Liikennemerkin kuntoarvo määräytyy kokonaislukuna 1...5 heikoimman arviointiperusteen mukaan. Esimerkiksi muutoin hyvässä kunnossa olevan liikennemerkin kuntoarvo on 1, mikäli siinä on paha vaurio.

Kuntoarvo "Luonnehdinta"	Kuvaus
5 Erittäin hyvä "Uudenveroinen"	<ul style="list-style-type: none"> Rakenteellinen kunto on uudenveroinen. Ulkoasultaan merkki on virheetön. Merkissä ei ole vaurioita.
4 Hyvä "Hyvin käyttö- kelpoinen"	<ul style="list-style-type: none"> Rakenteellisessa kunnossa on vähäistä kuluneisuutta. Ulkoasu on hyvä eivätkä värit ole haalistuneet. Merkin lamellit ovat samantasoisia. Merkissä on erittäin vähäisiä vaurioita, joita ei juuri huomaa.
3 Tyydyttävä "Täyttää tehtäväänsä, mutta lähempää tarkasteltuna löytyy kuntosuutteita"	<ul style="list-style-type: none"> Rakenteellisessa kunnossa on pieniä puutteita, kuten lievää kuluneisuutta, vähäisiä kalvohalkeamia, ruostejälkiä, pieniä taipumia tai vääristymiä. Ulkoasussa on vähän piintynyttä likaa taikka värit ovat lievästi haalistuneet tai tummuneet alkuperäisestä, mutta se ei haittaa merkin ymmärrettävyyttä. Merkin lamellit saattavat sävyiltään erota vähän toisistaan. Merkin vauriot ovat läheltä havaittavissa, mutta eivät haittaa merkin käyttöä.
2 Välttävä "Hävettää pitää varsinkin pääteillä ja taajamissa"	<ul style="list-style-type: none"> Rakenteellisessa kunnossa on selviä puutteita, kuten kuluneisuutta, kalvovaurioita, ruostejälkiä, taipumia tai vääristymiä. Ulkoasun osalta merkin värit ovat haalistuneet tai tummuneet. Väriauriot tai värikalvon lohkeamiset huonontavat esteettistä vaikutelmaa. Merkki on osin piintyneen lian peittämä. Merkissä on värisävyiltään ja kunnoltaan hyvin eritasoisia lamelleja. Merkissä on pieniä töhryjä, jotka eivät kuitenkaan haittaa merkin ymmärrettävyyttä. Merkissä on selviä vaurioita.
1 Huono "Tällaisia ei saisi olla"	<ul style="list-style-type: none"> Rakenteellisessa kunnossa on pahoja puutteita, kuten voimakasta kuluneisuutta, selviä kalvovaurioita, ruostejälkiä, taipumia tai vääristymiä. Ulkoasun osalta merkin värit ovat pahoin haalistuneet tai tummuneet. Väriauriot tai värikalvon lohkeamiset huonontavat ulkoasua. Kirjainvärien lohkeamiset tai puuttuminen pistävät silmään. Merkki on piintyneen lian tai pintakasvuston peittämä. Töhryt ovat voimakkaita tai haittaavat merkin ymmärrettävyyttä. Merkissä on pahoja vaurioita.

Ote: Liikennemerkkien kuntosuokitus. Tiehallinto 2009.

Ote Kirsti Pesolan Esteettömyysoppaasta

Esteettömyys tiivistettynä:

- Esteettömyys on sitä, että löytää perille ja hahmottaa, missä on rakennuksen sisäänkäynti.
- Esteettömyys on luettavissa olevia opasteita ja turvallisia, aurattuja ja hiekoitettuja kulkuväyliä.
- Esteettömyys on ymmärrettäviä tiloja ja yksityiskohtia, sekä hyviä tukikaiteita ja käsihohteita – sopivasta materiaalista.
- Esteettömyys on turvallinen valaistus ja värikontrasteja.
- Julkinen liikenne voi olla esteellistä – tai esteetöntä.
- Kulkuväylän tai sisäänkäynnin katos on esteettömyyttä: se suojaa lumelta, sateelta tai liialliselta auringolta.
- Esteettömyys on ylettymistä.
- Esteettömyys on hinnoittelukoneen käyttöä sekä lippu- tai maksuautomaatilla käyntiä, se on myös netissä surffailua.
- Esteettömyys on sitä, että voi valita itselleen sopivan korkuisen istuimen tai että pääsee ulos – myös huvimajaan – eikä pensaan tuoksu hädä pois.
- Esteettömyys on sitä, että pystyy hengittämään ilmaa yskimättä, nenän vuotamatta, silmiä kirvelemättä tai päätä särkemättä.
- Esteetön tila on akustisesti hyvä, huono akustiikka torjuu, jopa syrjii.
- Esteettömyys on helposti avattavissa olevia ovia, lukkoja tai virvoitusjuomapulloja ja helposti väännettävissä olevia pesukoneen tai lieden kytkimiä.
- Esteettömyys on luettavissa olevia tuoteselosteita tai pesuohjeita – vielä pesun jälkeenkin.
- Esteettömyys on pillereitä, joita ei tarvitse puolittaa, tai jotka saa ulos pakkauksesta.
- Esteettömyys on kaukosäädin, jota on helppo käyttää tai pakkaus, jonka saa itse auki.
- Esteettömyys on sitä, että ymmärtää, mistä määräyksissä ja ohjeissa on kyse, ettei pelkästään noudata niitä kirjaimellisesti.

Ei riitä, että tekee hyvän näköisiä rakennuksia tai tuotteita, niiden tulee olla toimivia kaikkien käyttäjien näkökulmasta.

Lähde: Kirsti Pesola: Esteettömyysopas.

http://www.cultureforall.info/doc/tietopaketti_ja_opaat/esteettomyysopas.pdf

Kuvia työnaikaisista liikennejärjestelyistä Tehtaankadun ja Laurinkadun kulmakiinteistössä tehtävän peruskorjauksen yhteydessä:

Talonrakennustyömaa on ulottanut työmaa-alueensa Tehtaankadun puolella lähes puoliväliin ajorataa useiden viikkojen ajaksi. Laurinkadun puolella osin jopa vaarallisesti asennetut rakennustelineet ovat tukkineet jalkakäytävää lähes koko kesälomakauden ajan ja työmaa-liikenne on surutta ominut käyttöönsä inva-pysäköintipaikat.



Kuva A. Tehtaankatu, länteen. Verkkoaidalla katkaistu jalkakäytävä. Jalankulkijoita vääränkätisesti ohjaava kiertotieopaste ajoradalle, jossa jalankulku on kielletty. Ei väliaikaista suojatieyhteyttä yli kadun. Pyöräopaste jalkakäytävällä ihmetyttää joka kerta, koska kyseessä on jalkakäytävä ja jalankulkijoiden ohjaus eikä Tehtaankadun jalkakäytävillä pyöräily ole vielä salliittua.



Kuva B. Tehtaankatu, itään. Kun työmaiden aikataulut osuvat yhteen, jalankulku ajoradan molemmin puolin estetään. Kuvassa erottuu jalankulkijan ratkaisu. Liikenteenohjauksena on Laurinkadun risteyksessä autoilijoita tietyöstä varoittava merkki. Jalankulkijoiden turvallisuus ja ohjaus ei kadunpitäjää vaikuta kiinnostavan.



Talonrakennustyömaa on ulottanut työmaa-alueensa Tehtaankadun puolella lähes puoliväliin ajorataa useiden viikkojen ajaksi. Laurinkadun puolella osin jopa vaarallisesti asennetut rakennustelineet ovat tukkineet jalkakäytävää lähes koko kesälomakauden ajan ja työmaaliikenne on surutta ominut käyttöönsä inva-pysäköintipaikat. Kun kaupunki korjaa omistamaansa kiinteistöä, ei rajoituksista ja kielloista tai liikenneturvallisuuden toteutumisesta tunnu kukaan olevan vastuussa. Telineitä on ollut pitkään myös Laurinkadun varressa. Työmaa-alueen laajuutta ja vaikutuksia on mahdotonta ennakoida tai määritellä.

Kuva C vasemmalla. Tehtaankadun ja Laurinkadun risteys, kuvaussuunta etelään. Kuvan kuorma-auto pysäköity kahteen invalideille osoitettuun pysäköintiruutuun tukkien samalla osan suojatietä. Kaupungin omistaman rakennuksen tavaraliikenteen pysäköinnin valvonta noudattanee linja-autostasemalla toteutettua käytäntöä. Invalideille osoitettujen pysäköintiruutujen käyttö tavaroiden lastaukseen ja purkuun on säännöllistä ja toistuvaa. Jalankulkuyhteyttä rajoittavat sulkunauhat ja rakennustelineet. Jalankulun ohjauksesta on vaikea lausua mitään.



Kuva D. Laurinkatu, kuvaussuunta pohjoiseen. Euroaita on asennettu riittävän leveäksi haittaamaan jalkakäytävän esteetöntä liikumista. Mainostaulu ja taaempänä erottuva roska-astia varmistavat tilan ahtautta. Kyseessä on kaupungin omistaman virasto- ja toimistorakennuksen peruskorjaukseen liittyviä jalkakäytävälle ulottuvia 'omistajan' oikeudella tehtyjä järjestelyjä, jotka ovat haitanneet ja vaarantaneet jalkaisin liikkumista kohteen ohi useita kuukausia.

Ote tieliikennelaista, TLL 267/1981 27§; Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot:

Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä sellaiseen paikkaan eikä siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai että liikenne tarpeettomasti estyy tai häiriytyy.

Pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty:

1) jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä ja pyörätien jatkeella sekä viiden metrin matkalla ennen suojatietä, risteävää pyörätietä tai pyörätien jatketta; [\(24.6.2010/624\)](#)

2) risteyksessä ja viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan lähintä reunaa tai sen ajateltua jatkoa ajoradalla;

3) niin lähellä rautatien tai raitiotien kiskoja, että siitä on haittaa kiskoliikenteelle;

4) siten, että liikennemerkki tai liikennevaloihin kuuluva opastin peittyy;

5) alikäytävässä ja tunnelissa;

6) mäenharjalla tai näkyvyydeltään rajoitetussa kaarteessa ja niiden läheisyydessä;

7) missä ajorata ennen risteystä on sulkuviivoin tai ryhmittäjämerkein jaettu eri ajokaistoihin, eikä niin lähelle tällaista sulkuviivaa tai merkkiä, että ajo asianomaiselle ajokaistalle vaikeutuu;

8) jollei maksua ole suoritettu, sellaiselle pysäköintipaikalle tai -alueelle, jonka käyttämisestä on vahvistettu maksu; sekä

9) sulkuviivan kohdalle, milloin ajoneuvon ja sulkuviivan väliin jää vähemmän kuin kolme metriä eikä ajoneuvon ja sulkuviivan välissä ole katkoviivaa.

*Polkupyörän ja mopon saa pysäyttää ja pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle. **Muunkin ajoneuvon saa erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle ja pyörätielle** ajoneuvoon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, milloin läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei kuitenkaan saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä ja pyörätiellä kulkemista. Kuljettajan on tällöin pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.*

Ote tieliikennelaista, TLL 267/1981 28§; Erityiset pysäköintikiellot

Pysäköinti on kielletty:

1) kolmeakymmentä metriä lähempänä rautatien tasoristeystä;

2) kiinteistölle johtavan ajotien kohdalla ja muutoinkin siten, että ajoneuvoliikenne kiinteistölle tai sieltä pois oleellisesti vaikeutuu;

3) ajoradan reunan suuntaisesti pysäytetyn muun ajoneuvon kuin kaksipyöräisen polkupyörän, mopon tai sivuvaunuttoman moottoripyörän rinnalla;

4) siten, että pääsy toiseen ajoneuvoon tai sen kuljettaminen pois paikalta es-
tyy;

5) taajaman ulkopuolella ajoradalla, jos tie liikennemerkkein on osoitettu etu-
ajo-oikeutetuksi; sekä

6) merkityn pysäköintipaikan vieressä tahi merkityllä pysäköintipaikalla siten,
että ajoneuvo osittainkin jää kullekin ajoneuville merkityn paikan ulkopuo-
lelle.

Tielle ei saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota tosi-
asiallisesti ei käytetä liikenteessä. ([5.12.2008/829](#))

Pysäköinti yksityiselle alueelle ilman kiinteistön omistajan tai haltijan lupaa
on kielletty. Pysäköintiä koskevat määräykset yksityisellä alueella on ilmais-
tava selvästi havaittavalla tavalla. ([27.6.2003/621](#))

Ote tieliikenneasetuksesta 19§ Merkki 521:

Merkki 521

Merkillä osoitetaan ajoradan ulkopuolella olevaa tai ajoradasta tiemerkin-
nön erotettua aluetta, joka on varattu ajoneuvojen pysäköintiin. Pysäköintiä
koskevat rajoitukset on ilmaistava lisäkilvellä. Pysäköintimittarein varustettu-
jen pysäköintipaikkojen yhteydessä merkkiä käytetään vain, jos se on tarpeen
alueen tai mittareiden havaitsemiseksi taikka ajoneuvojen sijoituksen osoitta-
miseksi. Merkin tulee kuitenkin olla pienoiskoossa pysäköintimittarissa tai sitä
kannattavassa pylväässä. Pysäköintiä koskevat ehdot tai rajoitukset ilmaistaan
tällöin mittariin tai pylvääseen kiinnitetyssä merkissä. Lisäkilvellä 831–836 tai
841–843 tai 871 varustettuna merkki osoittaa, etteivät muut kuin lisäkilvessä
ilmaistut ajoneuvot saa pysäköidä alueelle. Merkissä voidaan osoittaa pysä-
köintipaikan tai -alueen numero- tai kirjaintunnus.



521. Pysäköintipaikka
